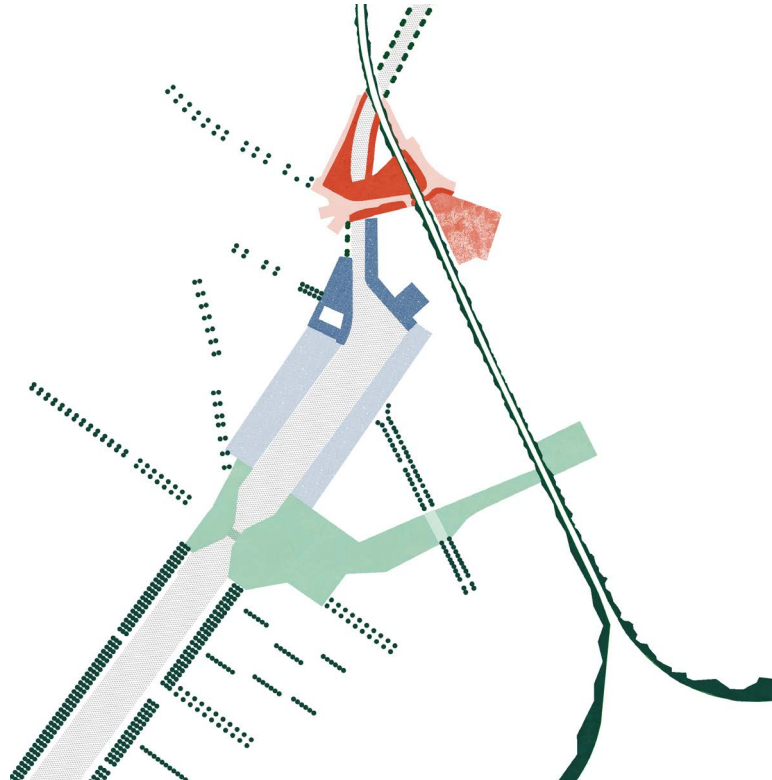


B I E S T E B R O E K

ontwikkeling van de openbare ruimten
rondom het Biestebroekdok te Anderlecht

*aménagements des espaces publics autour
du bassin de Biestebroeck à Anderlecht*



NOTA A

Globaal inrichtingsplan

COLOPHON

OPDRACHTGEVER



Beliris

Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel

Projectleiders :
Perrine Bertin
Delphine Ravanelli

STUDIEBUREAU

T.V. ORG/BBS

Koolmijnenkaai 30-34 Quai des Charbonnages
1080 Brussels

Projectleiders :
Yannick Vanhaelen (ORG) & Simona Nikova (BBS)

ORG Urbanism &
Architecture
info@orgpermod.com



BUREAU BAS SMETS
bureau@bassmets.be B U R E A U B A S S M E T S



Aries Consultants
Koningsstraat 55 - 3
1000 Brussel
info@ariesconsultants.be



Bollinger + Grohmann
Keizerslaan 24
1000 Brussel
office@bollinger-grohmann.fr



Atelier voor Ruimtelijk Advies
Gitschotelei 150
2600 Berchem
informatie@ateliervoorryuimtelijkadvies.be



Traject
Rue Marnix 17
B-1000 Brussels
traject@traject.be



Common Ground
Koning Albertlaan 118
9000 Gent
info@common-ground.eu

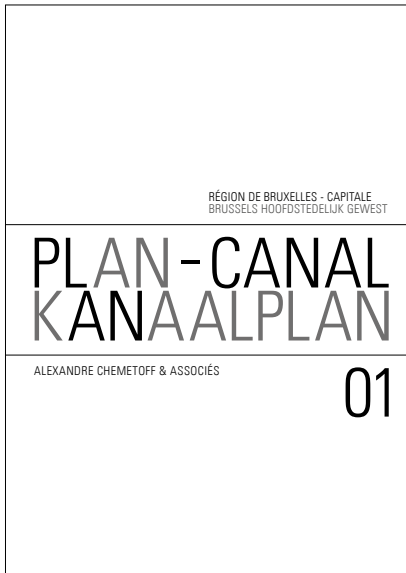
Inhoudstabel

A	INLEIDING	7
	context van de opdracht structuur van het globaal inrichtingsplan	
B	VISIE	13
	lezing van de site ruimtelijke visie een duurzame mobiliteit landschap en klimaat	
C	RUIMTELIJKE FIGUREN	27
	de coulissen de kade het park het plein	
D	THEMA'S	63
	Sfeer en gebruik Gebruik Materialen Stedelijk meubilair en verlichting Mobiliteit Landschap en klimaat Bodem Regenwaterbeheer Beplanting en biodiversiteit Beheer	
E	HET DYNAMISCH PLAN	95

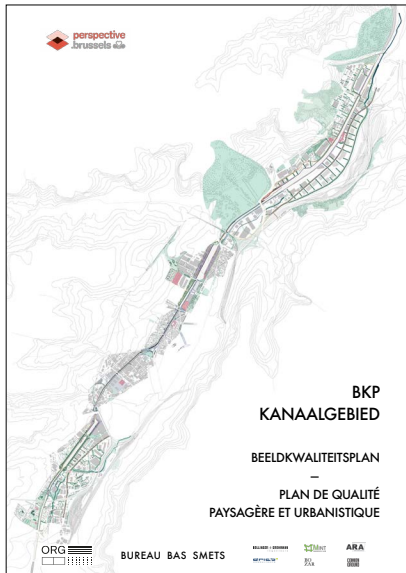


A

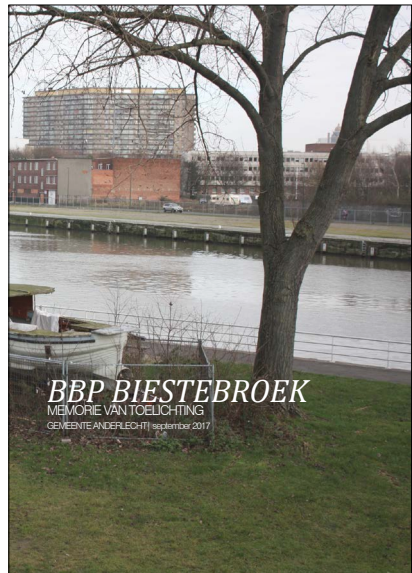
inleiding



Kanaalplan, 2013



BKP, 2018



BBP Biestebroek, 2017

CONTEXT VAN DE STUDIE

Tussen januari en september 2021 heeft de tijdelijke vereniging ORG – Bureau Bas Smets, samen met hun team van onderaannemers, een studie uitgevoerd over de **'Ontwikkeling van de openbare ruimten rondom het Biestebroekdok te Anderlecht'** in opdracht van Beliris. Deze opdracht wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met het Gewest en de Gemeente van Anderlecht. De studie kadert in een reeks ambities van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de ontwikkeling van de Kanaalzone. Zijn strategische positie en potentieel tot herontwikkeling, maken dit voorwerp voor een ambitieus stedelijk project.

Deze studie maakt deel uit van een complexe context die voorafgegaan wordt door een **reeks studies**, nl:

- Het Kanaalplan, opgemaakt in 2013, legt de principes vast voor de ontwikkeling van het stedelijk weefsel, maar ook enkele principes voor het netwerk van publieke ruimtes rond het kanaal. Sinds 2015 heeft het Gewest een team samengesteld dat het ontwerp en operationele uitvoering van dit Kanaalplan opvolgt. Dit team bestaat uit de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), de Bouwmeester, de directie Stedenbouw (URBAN) en het Brussels planningsbureau (Perspective.Brussels). De zone rond het Biestebroekdok wordt sindsdien aangeduid als een pilootlocatie voor het Kanaalplan.

- In 2017 werd er in opdracht van Perspective.Brussels een 'Beeldkwaliteitsplan van de publieke ruimte in het Kanaalgebied' uitgewerkt. Dit plan, afgekort het BKP, schetst de klijtlijnen voor de ontwikkeling van alle open ruimtes en het landschap

van de Kanaalzone. Verschillende voorschriften vertalen de ruimtelijk visie in concrete stappen die voor een sterke coherentie kunnen zorgen.

- Tegelijkertijd, werd op initiatief van de Gemeente Anderlecht, een Bijzonder Bestemmingsplan (BBP) opgemaakt voor het Biestebroekdok. Het stedenbouwkundig beleid dat in het kader van het BBP Biestebroek wordt gevoerd, wil gunstige voorwaarden scheppen voor de economische, sociale en culturele ontwikkeling van het gebied, met het oog op het behoud en de versterking van de bestaande materiële omgeving en het gemengde karakter van de activiteiten die hier worden georganiseerd. Het BBP beoogt de versterking van de verbindingen tussen de wijken. Daarnaast wilt het het gemengde karakter van de functies bevorderen door een betere integratie van de haven- en productieactiviteiten in de stedelijke omgeving. Een efficiënte ontwikkeling van de voorzieningen is van algemeen belang, in het bijzonder voor de schoolvoorzieningen.

Opgemerkt dient te worden dat de gemeenteraad op 10.09.2020 besliste om een nieuwe versie van het BBP te ontwikkelen om de ambities van de wijk te garanderen.

Het **doel van deze opdracht** kan als volgt samengevat worden:

- een sterke identiteit creëren voor de site, rekening houdend met de territoriale samenhang gedefinieerd door het BKP.
- een gestructureerd kader creëren voor de vastgoedprojecten die

inspelen op hun gemengde functies en een succesvolle co-existentie nastreven

- een doordachte mobiliteitsvisie uitwerken waarbij de zachte mobiliteit prioritair is

- de groene zones uitbreiden en versterken, met aandacht voor biodiversiteit, klimaat en recreatie

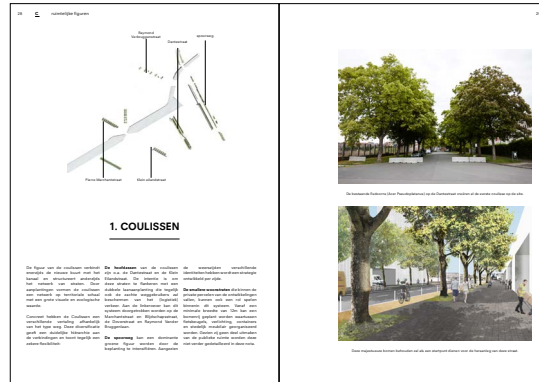
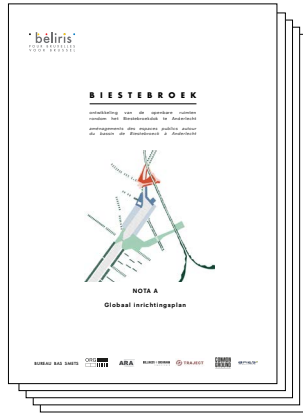
- een proactieve en positieve operationalisering voor de site voorstellen met een fasering die consistent is met de lopende vastgoedontwikkelingen.

Om aan deze ambities te voldoen, omvat **de opdracht twee luiken**:

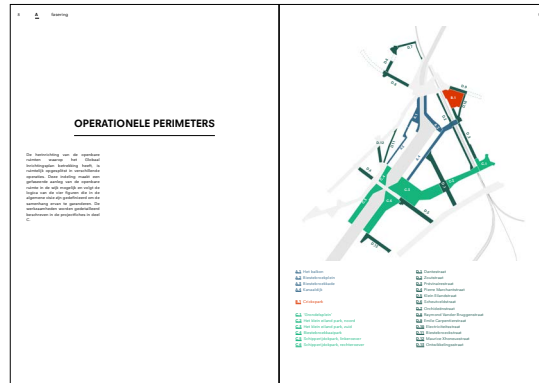
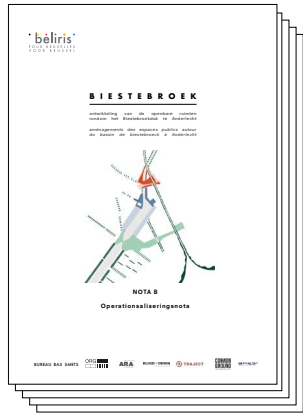
- Enerzijds wordt het Globaal Inrichtingsplan opgemaakt in twee fases. Hierin worden de klijtlijnen van de visie en ambities beschreven. In de eerste fase worden de 'Vorbereidende studies' uitgevoerd en samengebundeld in de bijlage. Tegelijkertijd wordt het Inrichtingsplan en zijn 'dynamische tools' opgemaakt. Deze worden in fase 2 vervolledigt. De dynamische tools omvatten de dynamische plannen en een nota over de operationalisering van de opdracht. Hierover later meer.

- Anderzijds is er de luik uitvoering van het inrichtingsplan aan de hand van een reeks van concrete projecten. De fasering bepaald in de nota B dient hierbij als leidraad. Daarnaast zal een regelmatige update van de dynamische tools naarmate de projecten vorderen toelaten de ontwikkeling van de site nauw op te volgen.

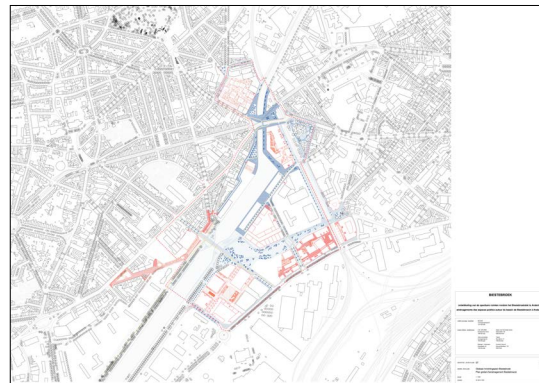
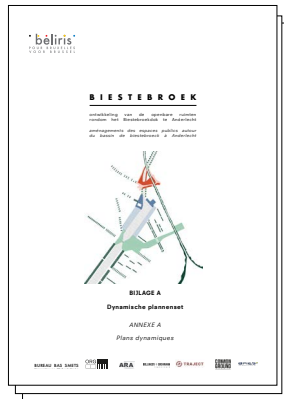
NOTA A : Globaal inrichtingsplan



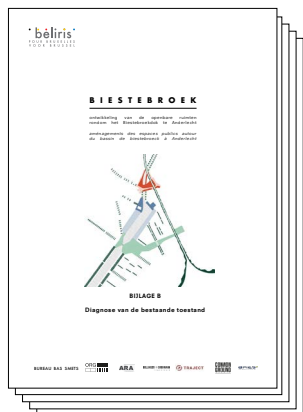
NOTA B : Operationaliseringsnota



BIJLAGE A : Dynamisch plannenset



BIJLAGE B : Voorbereidende studies



STRUCTUUR VAN DE NOTA'S

Om de veelheid aan informatie en de twee snelheden van de opdracht goed te kaderen, werd de studie voor deze opdracht gestructureerd in vier nota's. Sommige hiervan zijn 'statische' documenten die vastgelegd zijn, andere hebben een eerder dynamisch karakter en laten toe om geüpdatet te worden naar mate dat de opdracht vordert. De vier nota's zijn als volgt opgebouwd:

NOTA A : Het Globaal Inrichtingsplan

Deze nota schets de ambities en visie van de opdracht. Ze structureert de ruimte aan de hand van vier ruimtelijke figuren. Enkele overkoepelende thema's, zoals mobiliteit, duurzaamheid en gebruik, worden hierin ook gedetailleerd en geven ze een duidelijke richting aan het Inrichtingsplan. In elk hoofdstuk worden voorschriften opgesteld voor de uitvoeringsopdrachten die zullen volgen. Dit document wordt beschouwd als zijnde statisch : mits enkele punctuele aanpassingen, zal dit document ongewijzigd blijven tot het einde van de missie.

NOTA B : Operationaliseringsnota

De tweede nota is het complementair dynamisch gedeelte van de eerste. Hierin wordt de visie vertaald naar concrete operaties, met een voorgestelde fasering en budget. Dit document dient als instrument voor de opdrachtgever om de opvolging van de verschillende projecten op een overzichtelijke manier te presenteren. Een regelmatige update laat toe om de vooruitgang van de diverse operaties te kunnen coördineren.

Naast de tandem van de twee belangrijkste nota's volgen ook enkele bijlages, nl:

BIJLAGE A : Dynamische plannenset

In deze bijlage worden alle plannen samengebundeld. Sommige ervan zijn statisch, zoals het BBP, andere zullen wel gelijktijdig met Nota B geüpdatet worden. Eens bepaalde operaties in andere fases zitten (zoals Bouwaanvraag of In uitvoering) zullen er bijkomende plannen toegevoegd worden om dit te tonen.

BIJLAGE B : Voorbereidende studies

Dit laatste document vat alle voorbereidende studies zoals de analyse van de bestaande toestand samen. Het is de aanloop tot de opmaak van Nota A. Hierin worden verschillende thema's besproken zoals de juridische en kadastrale achtergrond, het onderzoek over mobiliteit, de bestaande gegevens over bodem en hydrologie, enz. Ook worden er projectfiches getoond van alle externe projecten die lopende zijn binnen of langs de perimeter. Zij hebben namelijk een grote invloed op het ontwerp en de fasering van de operaties van de deze opdracht. Ten slotte zijn de resultaten van het participatietraject een belangrijk hoofdstuk die mee de visie hebben opgebouwd. Mits enkele toevoegingen, zoals de resultaten van de (nog lopende) studie naar de verontreiniging van de bodem, zal dit document eerder statisch zijn en een momentopname tonen van de site anno 2021.



B

visie en ambities

LEZING VAN DE SITE

De Biestebroek site vormt -in menig opzicht- een echte scharnierplek voor de Brusselse stadsontwikkeling. Ruimtelijk-morfologisch is het de plek waar het kanaal van karakter verandert. In analogie met wat wordt aangestipt in het BKP, verlaat het kanaal er zijn genereuze breedte van trage waterloop, om binnen te dringen in de 'kloof' van de bestaande stad. De breed uitgesponnen vallei versmalt er tot nauwe opening tussen tegenover elkaar liggende huizenrijen. Die anderssoortige basisvorm van het kanaal, heeft een markant onderscheid opgeleverd in het type en de bestemming van de bijbehorende buurten.

Noordwaarts van de Kuregembrug, heeft het kanaal zich doorheen de bestaande stad gewrongen. De gesloten bouwblokken met beperkte korrelgrootte, aaneengesloten bebouwing en gemengde bestemming overheersen er het straatbeeld. De stad transformeert er pandsgewijs, zonder de basisvorm van het weefsel te verstoren. Zuidwaarts van de 'Kop van Biestebroek' werd het kanaal aangelegd in een natuurlijke vallei. De soort urbanisatie en het type van bebouwing vloeiden er voort uit de opportuniteiten die de brede waterloop op het vlak van transport (en later ook groenontwikkeling) creëerde. Aan de Biestebroek kaai, ten noorden van de Pierre Marchantstraat, gaf dat aanleiding tot het disparate industrieel landschap met grootschalige werkhuizen en hangars, dat we vandaag nog grotendeels kennen. De (geplande) transformatie van de stad

gebeurt hier bloksgewijs. Ze verandert aaneengesloten terreinen tot nieuwe straten, gebouwencomplexen, parken en pleinen.

Het is deze bloksgewijze transformatie van verouderde industriële sites langs het brede kanaaldok die vandaag een ongelooflijke dynamiek van stedelijke vernieuwing teweegbrengt. Het "nieuwe Biestebroek" is één van de meest kenmerkende ontwikkelingsgebieden van het "nieuwe Brussel". De aanleg van het publieke domein in deze nieuwe omgeving van gediversifieerd wonen, tewerkstelling, productie, showrooms, scholen en gemeenschapsvoorzieningen, zal er dus het karakter van bepalen. Ze moet die vernieuwing een ziel geven door de straten, pleinen en open ruimte herbergzaam en herkenbaar te maken. Maar ze moet ook de verblijfskwaliteit van de omgevende buurten positief beïnvloeden, door de landschappelijke continuïteit van de representatieve stedelijke figuren te beklemtonen.

De site van Biestebroek vormt dus een belangrijk scharnierpunt tussen de buurten langs het kanaal. Het is een plaats waar verschillende landschappelijke systemen elkaar ontmoeten en kruisen.

Een grondige lezing onthult hoe vier systemen te onderscheiden zijn - twee historische lagen en twee infrastructurele. De historische kaarten tonen hoe deze zone zich in moerasgebied bevindt, genesteld tussen de zijarmen van de Zenne en de Nederpedebeek, vroeger gekend

als de Veeweydebeek. In het verleden vloeide deze zijrivier ter hoogte van 'Petit-Ile' - 'Klein eiland' in de Zenne. Deze plaats is tot op vandaag nog steeds leesbaar in het stedelijk weefsel. De Neerpedebeek kronkelde tot de jaren '60 bovengronds, daarna werd het overwelfd om tot slot in de jaren '90 omgeleid te worden naar een andere bedding waar het in het kanaal overstort. Ook werd de zijarm van de Zenne drooggelegd. Tegenwoordig kronkelt de Zenne verder tussen de spoorlijnen voor het ondergronds de stad Brussel doorsteekt.

Hoewel deze waterlopen niet meer aanwezig zijn, vormen zij nog steeds de structuur van het valleilandschap. Langs deze waterlopen ontstaat een aaneenschakeling van groene ruimtes, parkjes en lanen met rijke boomaanplantingen. Het toekomstige park binnen de zone is een vitale schakel van deze groene parelketting.

De Ferrariskaart onthult reeds de aanwezigheid van de oorspronkelijke stadskern van Anderlecht die zich situeert rond het huidige Dapperheidsplein. Ook zien we het ontstaan van de hoofdstraat van Anderlecht, de Wayezstraat, die verderloopt in de hoofdstraat van Kuregem. Tegenwoordig is deze hoofdas nog steeds zichtbaar door de commerciële as van de Wayezstraat en de stedelijke aaneenschakeling van markante pleinen zoals het Dapperheidsplein, Albert 1-plein en het Raadsplein. Waar deze as het kanaal oversteekt, bevindt zich de Emile Vanderveldequare. Historisch gezien



Ferraris - 1777



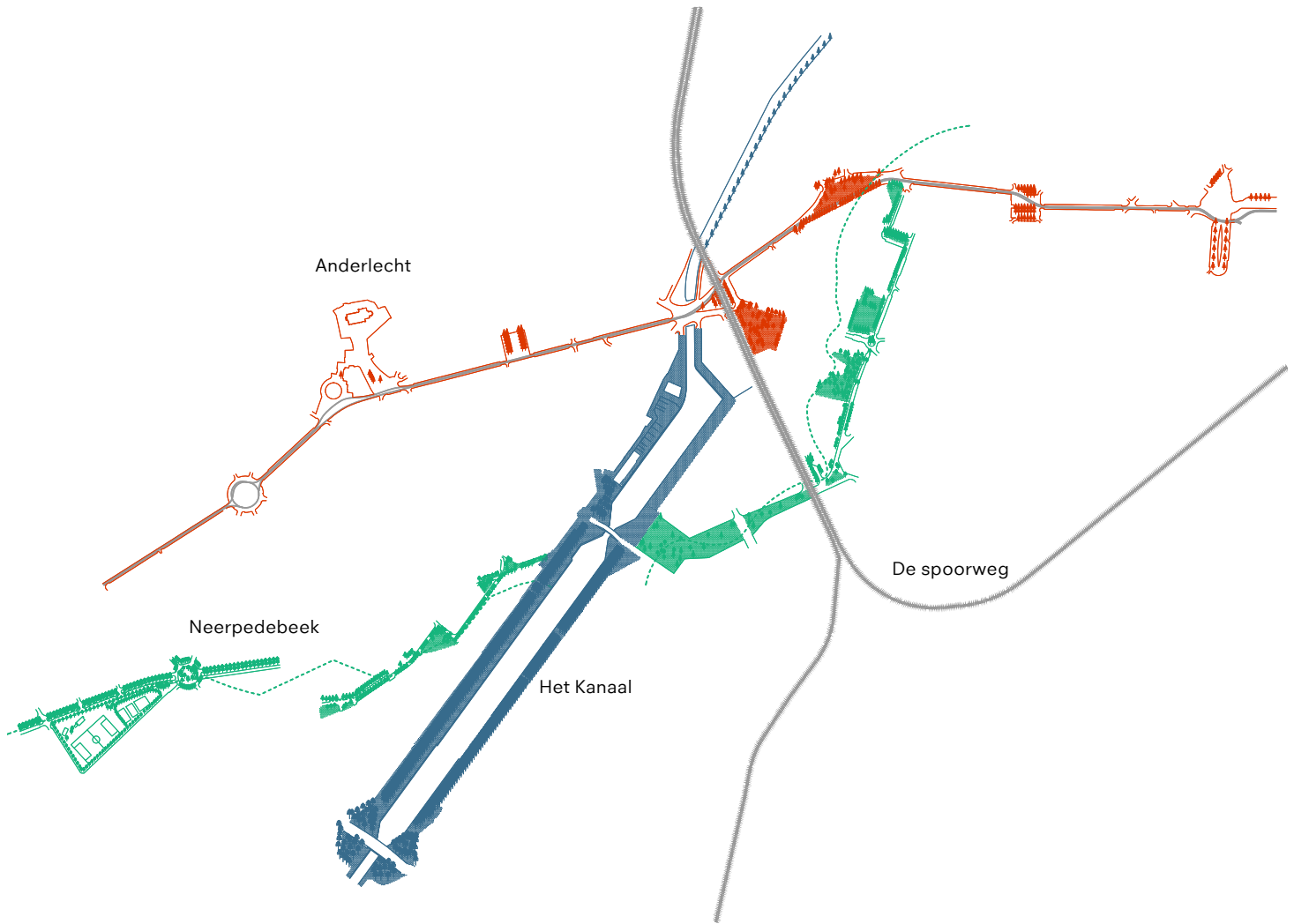
Vandermaelen - 1860



Orthophotoplan - 1940



Orthophotoplan - 2021



is deze plek sinds de 18de eeuw een significant knooppunt. Vroeger tussen de Wayezstraat en Bergensesteenweg, later komt het Kanaal en multimodaal verkeer als extra complexiteit. De Emile Vanderveldesquare is in zijn huidige toestand een gevaarlijk kruispunt, toegewijd aan gemotoriseerde vervoersmodi, met weinig verblijfskwaliteit. Nochtans is er potentieel tot het ontwikkelen van een stedelijk plein met een eigen identiteit en zicht over het kanaal.

In de 19de eeuw wordt de eerste versie van het kanaal Brussel-Charleroi aangelegd. Deze artificiële infrastructuur speelde een significante rol bij de ontwikkeling en industrialisatie van de buurt. Het Biestebroekdok is het 'begin' van het kanaal naar Charleroi en verbindt het ook met het kanaal Brussel-

Willebroek. Het kanaal wint aan breedte ter hoogte van het Biestebroekdok om de draaibewegingen van de boten te faciliteren. Het is tevens één van de enige plaatsen waar nog havenactiviteit gevestigd is, pal naast het centrum. Daarnaast ligt het Schipperijdok, één van de mooiste en meest groene delen van het kanaal in het Brussels Gewest. Lange populierenrijen flankeren aan beide kanten het water, op de linkeroever geworteld in een groen park, op de rechteroever bieden ze schaduw aan aangemeerde woonboten.

De laatste infrastructuur die de site doorsnijdt is de verhoogde spoorweg. De spoorlijn steekt vanuit Weststation het kanaal over en blijft op een brug tot de spoorwegbundel Zuid. Deze lijn tekent een ware barrière door het

stedelijk weefsel en verdeelt, nog sterker dan het kanaal, de wijk in twee afzonderlijke delen. Haar bakstenen muren en gewelfde tunnels maken enigszins deel uit van het karakter van de wijk.

Deze vier systemen doorkruisen de site van Biestebroek en laten elk hun visueel en programmatisch spoor achter. Het groene netwerk van de oude beken vertaalt zich in een groene slinger doorheen de buurten. De stedelijke as tussen Anderlecht en centrum Brussel activeert de buurt met pleinen, handel en infrastructuur. Het Kanaal snijdt doorheen de stad en creëert een unieke wisselwerking tussen industriële en stedelijke ervaringen. De spoorweg verdeelt tot slot de wijk maar tegelijkertijd biedt hij potentieel om een groene ader te creëren.



Anderlecht



Neerpedebeek en Zenne



Het Kanaal



De spoorweg

RUIMTELIJKE VISIE

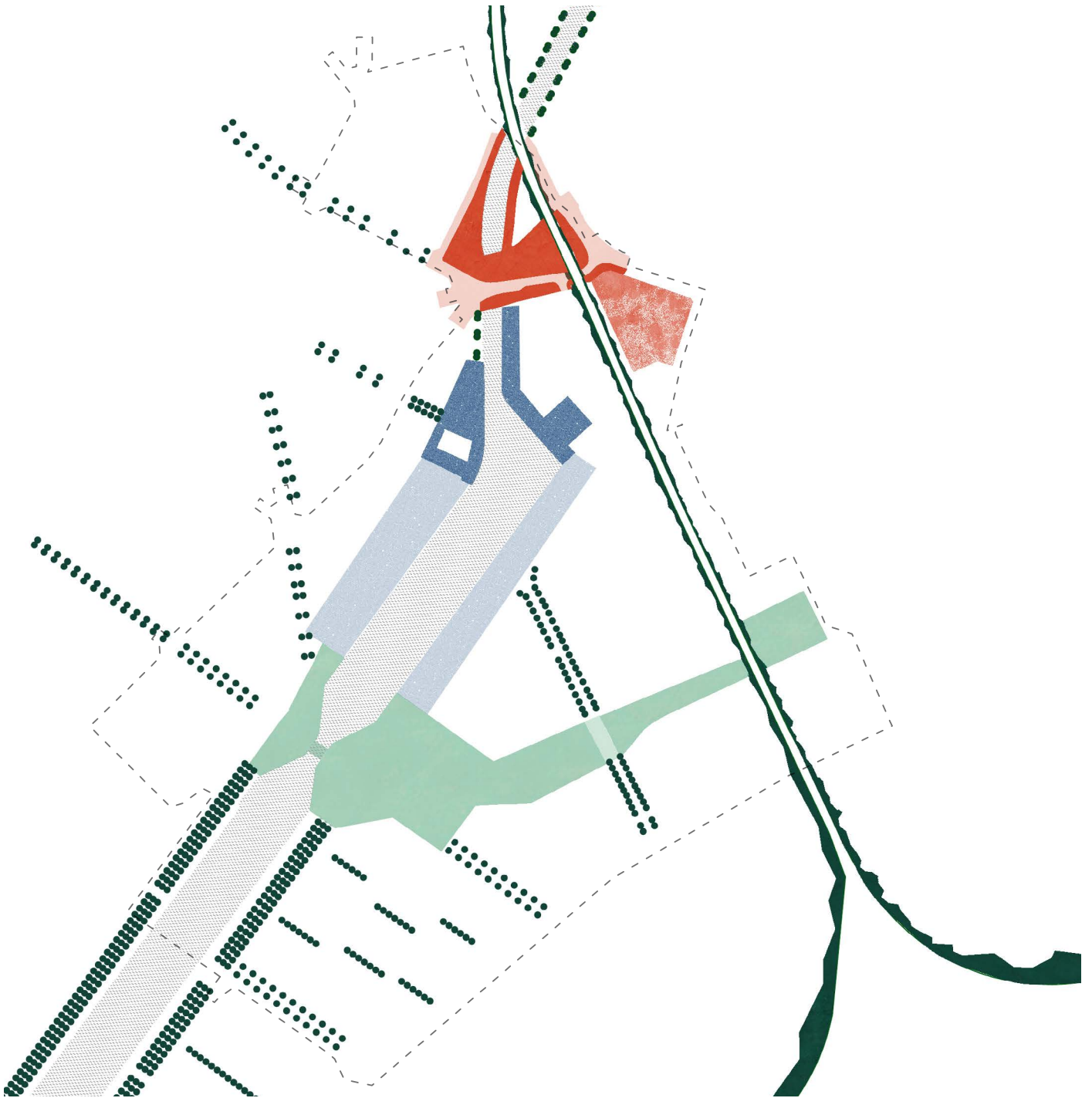
De intentie is om een tweeledige strategie te ontwikkelen. Tweeledig in de zin dat deze visie op zowel de grote als de kleine schaal inpasbaar is. Enerzijds stellen we een overkoepelende visie voor die een coherent en leesbaar beeld van de nieuwe wijk beoogt. Anderzijds worden, binnenin deze visie, principes ontwikkeld die zich op een pragmatische en flexibele manier aanpassen aan concrete uitvoeringsprojecten.

De vier landschappen geïdentificeerd in de lezing vormen het startpunt voor deze strategie.

We definiëren vier figuren die de open ruimte valoriseren en structureren – de coulissen, het park, de kade en het plein. Elk systeem vormt een typologie met een bijzonder karakter en gebruik die gericht zijn op de kwaliteit en eigenheid van dat specifiek onderdeel van de site. Een aantal krachtlijnen zullen in het globaal ontwerpplan vastgelegd worden als een reeks van onveranderlijke principes die in latere fases als leidraad dienen bij het ontwerp van de publieke ruimte. Om te anticiperen op verdere ontwikkelingen van de site en te kunnen reageren op

onbekende factoren worden voldoende vrijheden voorzien.

Het structureren van de site aan de hand van deze figuren biedt de opportuniteit om het geheel van open ruimte te beschouwen als een netwerk van publieke ruimtes. Daarin kunnen de typologieën enerzijds op zichzelf staan als elementaire bouwstenen, maar ook refereren naar en deel uitmaken van dit globaal netwerk.

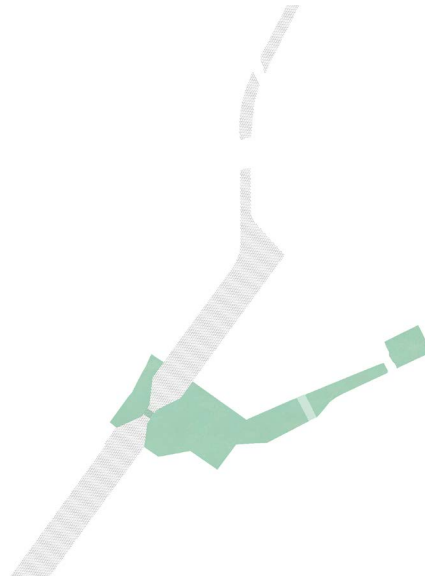


de vier ruimtelijke figuren



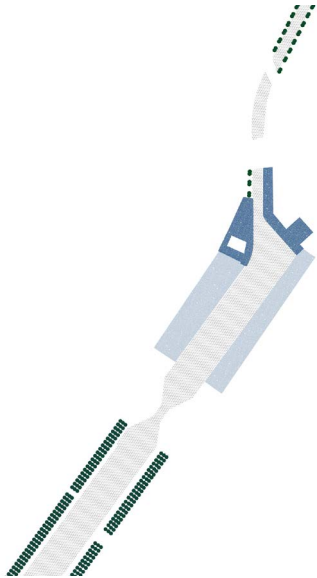
COULISSEN

In de grotere territoriale visie van de Zuidelijke Industriële vlakte en om de omliggende wijken te verbinden met het kanaal wordt het coulissenlandschap geïntroduceerd. Deze lineaire aanplantingen leiden naar het kanaal en geven een duidelijke parallele structuur aan de buurt. Ze begeleiden de bewoners en bezoekers tot aan het water. De coulissen organiseren het stratennetwerk in de wijk en bekrachtigen de figuur van de spoorweg en zijn taluds.



PARK

De 'parelketting' van parken wordt vervolledigd door het nieuwe " Klein Eiland" park. Het strekt zich uit van het einde van het Ysewynpark, over het kanaal, door de nieuwe wijk, onder de spoorweg door tot aan het Grondelsplein. Daar loopt hij verder in de groene Grondelsstraat met zijn kleine parkjes. Het park profileert zich als een autonoom figuur dat de zachte ruggengraat zal vormen van de Biestebroekwijk. Het park is een opeenvolging van sequenzen met elk zijn specifieke atmosfeer, afhankelijk van zijn context en breedte.



KADE

Het Biestebroekdok, gewijd aan de havenactiviteit, is zeer herkenbaar door zijn continuïteit in materialisatie. De kade zal transformeren naar een gemengd gebruik in zowel tijd als ruimte. Het is essentieel dat de visuele homogeniteit bewaard wordt die bepaald is in het BKP. Er wordt gestreefd naar een onafgebroken palet van materialen en stedelijk meubilair. Het Balkon en het Biestebroekplein zijn twee markante plekken waar bijzondere momenten kunnen ontspruiten.



PLEIN

Het Vanderveldesquare heeft het vermogen om een emblematische publieke ruimte te worden. Het kan zijn positie als scharnier tussen het kanaal en de stedelijke structuur van Anderlecht waarmaken door de circulatie te herdenken, ruimte te wijden aan de actieve weggebruikers en een aangename verblijfsruimte te creëren. Dit stedelijk plein geniet van zijn overbreedte, zicht op het kanaal en het oude treinstation die de gelegenheid heeft om geactiveerd te worden.

COULISSEN

1. Klein Eilandstraat
2. Dantestraat
3. Spoorweg*
4. Marchantbrug*

PARK

5. 'Grondelsplein'
6. Klein Eilandpark - Noord
7. Klein Eilandpark - Zuid
8. Schipperijdokpark
9. Ysewynpark *

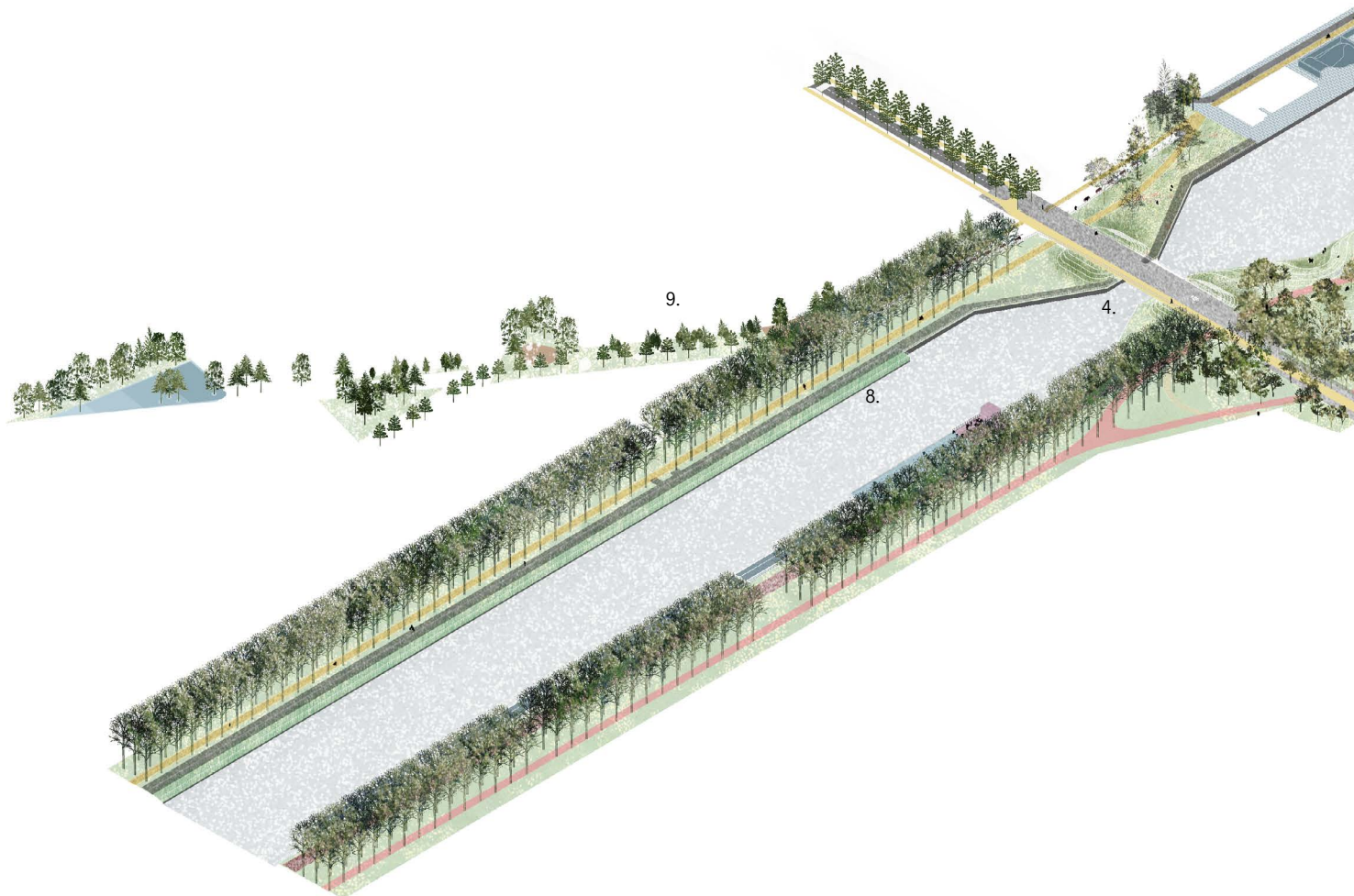
KADE

11. Biestebroekkaai
12. 'Het Balkon'
13. Vaartdijk
14. Biestebroekplein

PLEIN

15. Crickxpark
16. Emile Vanderveldesquare *

* maakt geen deel uit van deze opdracht





EEN DUURZAME MOBILITEIT

De mobiliteitsvisie is een fundamenteel onderdeel van de globale strategie aangezien de herontwikkeling van de Biestebroekwijk zal resulteren in een significante transformatie op vlak van mobiliteit. De uitdaging is niet miniem: een performant weggennet voor industrie- en havenactiviteit verzoenen met een aangenaam en leefbaar zacht netwerk voor voetgangers en fietsers. Een doordacht en grootschalig mobiliteitsplan, weloverwogen straatprofielen en detaillering zijn doorslaggevende factoren om een geslaagd mobiliteitsplan te bekomen.

Betreffende het globaal circulatieplan stellen wij voor om een duidelijke hiërarchie voor de verschillende verkeersmodi te bepalen. Uiteraard

dienen het GoodMove plan van het Gewest, het gemeentelijk mobiliteitsplan en het BKP hierbij als vertrekpunt. De lopende projecten en hun randvoorwaarden worden ook geïntegreerd als uitgangspunten.

Het masterplan streeft een multimodale bereikbaarheid na volgens het STOP-principe (stappers, trappers, OV en personenwagens). Bij het ontwerp van de publieke ruimte primeren de duurzame vervoersmodi. Dit kan enerzijds gerealiseerd worden door in te zetten op kwaliteitsvolle infrastructuur met comfortabele en functionele verbindingen volgens de principes van het Good-Move netwerk. Anderzijds kan de focus op duurzame vervoersmodi ook aan de hand van Incentives (prijssturing, hoeveelheid en locatie van aanbod)

en Informatie (data-uitwisseling op duurzame vervoersknopen) gestuurd worden. Hiernaast wordt sterk ingezet op combi mobiliteit met behulp van mobipunten. Dit laat toe om de wijk om een flexibele en duurzame manier te verbinden. In het hoofdstuk Mobiliteit wordt de strategie concreter uitgewerkt.

EEN PERFORMANT LANDSCHAP

De visie voor dit Globaal Inrichtingsplan is niet compleet zonder een sterke visie voor het landschap en klimaat. De klimatologische uitdagingen waarmee het Brussels Gewest geconfronteerd zal worden, zijn niet min. Deze site kampt regelmatig met overstromingen door zijn lage positie in de vallei, maar zal zich evengoed moeten wapenen tegen de steeds langere droogtes. Schaduw en verkoeling zullen nodig zijn om hitte-eiland effect van de stad te verzachten. Het verwilderen van bepaalde zones en ruimte te laten voor de ontwikkeling van biotopen moet meer ruimte krijgen in de stad. Bovendien moet er intelligent omgegaan worden met de sterke bodemverontreiniging die ook de kwaliteit van het grondwater aantast.

De herontwikkeling van de site biedt immers de opportuniteit om een klimaatbewuste wijk te ontwikkelen. Een exemplarisch stukje stad, met aandacht voor bodem, water en beplanting. In de visie voor het Biestebroekdok worden daarom enkele pijlers verder uitgediept en maken ze integraal deel van het ontwerp van de publieke ruimtes. Een pragmatische aanpak met aandacht voor details kunnen de landschappelijke figuren tot een performant landschap tillen. Niet enkel hun functie en dagdagelijks gebruik verdienen aandacht, maar hun bijdrage tot de wijk als klimaatmachine zijn doorslaggevend.

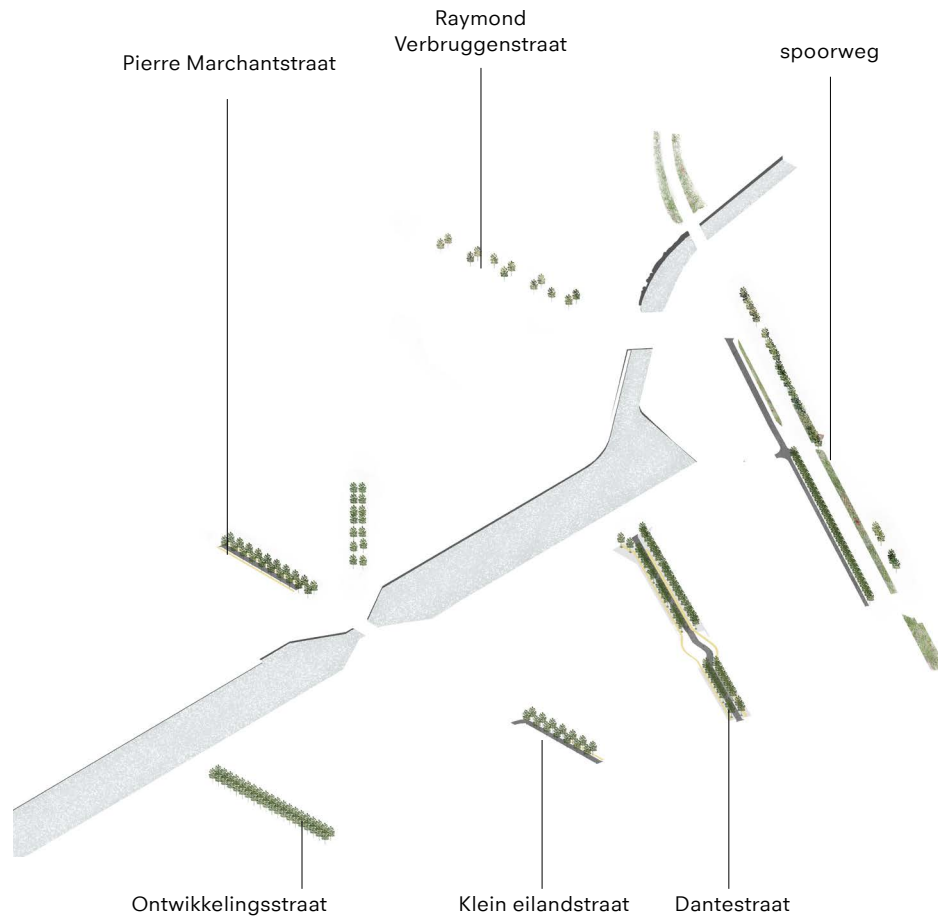
Naast de uitdaging van de vervuiling van de bodem, moet er getracht worden om op een efficiënte manier

om te gaan met de aanwezige grond en zijn vervuiling op de site. Daarnaast is een intelligent hemelwaterbeheer onmisbaar om de site te wapenen tegen de klimaatverandering. Daarvoor zal er een waaier aan maatregelen aangeboden worden die samen een veerkrachtig systeem vormen. Er wordt gericht op ontharding, bufferen en vertraagd infiltreren. Beplanting en biodiversiteit hebben ten slotte een grote rol te vervullen naar het zuiveren van de lucht, bieden van verkoeling, versterken van ecologische corridors en het robuust maken van het landschap. In elke figuur worden telkens met diverse strategieën deze drie lagen, van bodem tot lucht, meegenomen als een onlosmakelijk deel van het performant landschap.



C

ruimtelijke figuren



1. COULISSEN

De figuur van de coulissen verbindt enerzijds de nieuwe buurt met het kanaal en structureert anderzijds het netwerk van straten. Door aanplantingen vormen de coulissen een netwerk op territoriale schaal met een grote visuele en ecologische waarde.

Concreet hebben de Coulissen een verschillende vertaling afhankelijk van het type weg. Deze diversificatie geeft een duidelijke hiërarchie aan de verbindingen en toont tegelijk een zekere flexibiliteit:

De hoofdassen van de coulissen zijn o.a. de Dantestraat en de Klein Eilandstraat. De intentie is om deze straten te flankeren met een dubbele laanaanplanting die tegelijk ook de zachte weggebruikers zal beschermen van het (logistiek) verkeer. Aan de linkeroever kan dit systeem doorgetrokken worden op de Marchantstraat en Raymond Vander Bruggenlaan.

De spoorweg kan een dominante groene figuur worden door de beplanting te intensifiëren. Aangezien de weerszijden verschillende

identiteiten hebben wordt een strategie ontwikkeld per zijde.

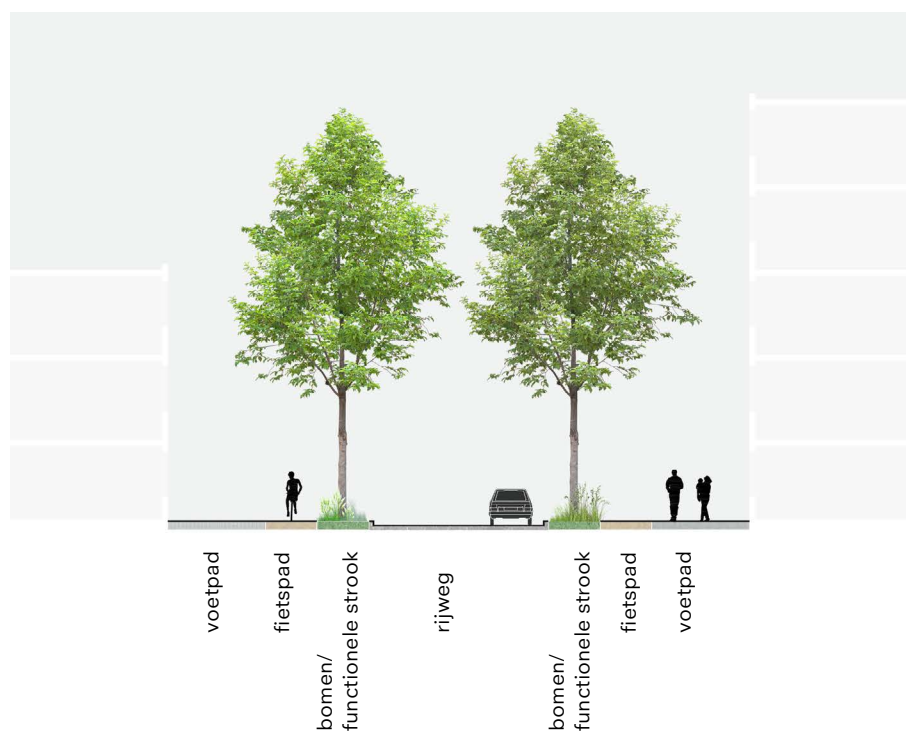
De smallere woonstraten die binnen de private percelen van de ontwikkelingen vallen, kunnen ook een rol spelen binnenin dit systeem. Vanaf een minimale breedte van 12m kan een bomenrij geplant worden waartussen fietsbeugels, verlichting, containers en stedelijk meubilair georganiseerd worden. Gezien zij geen deel uitmaken van de publieke ruimte worden deze niet verder gedetailleerd in deze nota.



De bestaande Esdoorns (*Acer Pseudoplatanus*) op de Dantestraat creëren al de eerste coulisse op de site.



Deze majestueuze bomen behouden zal als een startpunt dienen voor de heraanleg van deze straat.



HOOFDASSEN

De hoofdassen binnen het Inrichtingsplan zijn de Dantestraat, het Klein Eilandstraat en zijn tegenhanger de Pierre Marchantstraat, de Ontwikkelingsstraat en de Raymond Vanderbruggenlaan.

De typologie van de hoofdassen wordt toegepast op de belangrijkste straten die de wijk organiseren en dwars op het Kanaal eindigen. Ze hebben reeds een breed profiel en sommige van de bestaande straten hebben reeds een dubbele bomenaanplanting. Naast hun beeldvormend aspect, moeten deze hoofdassen een performant profiel hebben dat ruimte biedt aan de verschillende vervoersmodi en conflictsituaties tot een minimum beperkt. Het zijn immers vaak belangrijke toegangswegen voor het logistiek verkeer van de haven of andere productieve activiteiten. Tegelijkertijd

zullen deze straten gebruikt worden door fietsers, voetgangers, bewoners, schoolkinderen, bezoekers van het park, enz.

De intentie voor de straten is daarom om een profiel uit te werken met:

- een COMFORT rijweg voor het logistiek verkeer,
- een dubbele laanaanplanting waartussen parkeerplaatsen, fietsbeugels, containers en verlichting kan ingewerkt worden;
- apart(e) fietspad(en)
- ruime voetpaden.

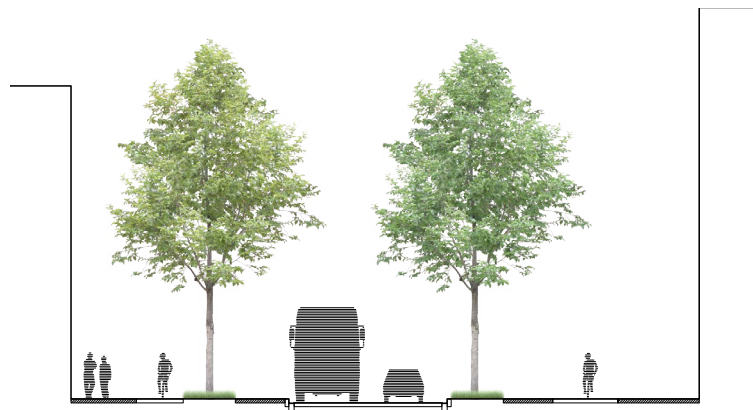
Dit kan zowel op een symmetrisch of asymmetrisch manier opgelost worden.

Het Inrichtingsplan schrijft concreet de volgende straatprofielen voor:

> De **Ontwikkelingsstraat** is een belangrijke ontsluiting voor het vrachtverkeer, maar is geen essentiële verbinding voor fietsers. Het profiel van deze straat volgt daarom de principes van de hoofdassen, maar zonder de aparte fietspaden.

> **Raymond Vanderbruggenlaan** heeft reeds dubbele bomenrij en apart fietspad. Zijn eventuele heraanleg moet bekeken worden over de volledige lengte van de laan om de coherentie te bewaren en niet enkel binnen de perimeter van deze opdracht.

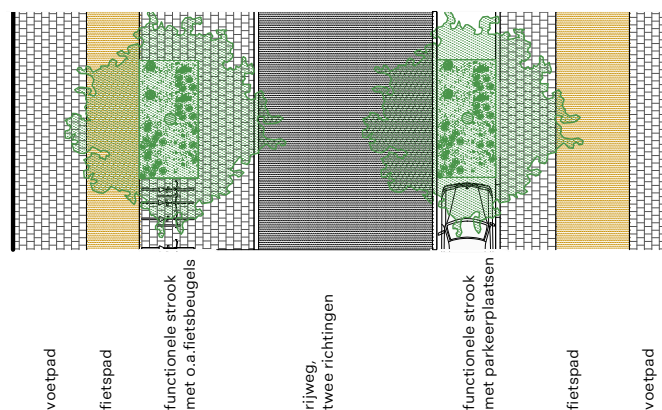
RUE DANTE DANTESTRAAT



Snede tussen Tweestationsstraat en het park



Snede tussen het park en de Kanaaldijk

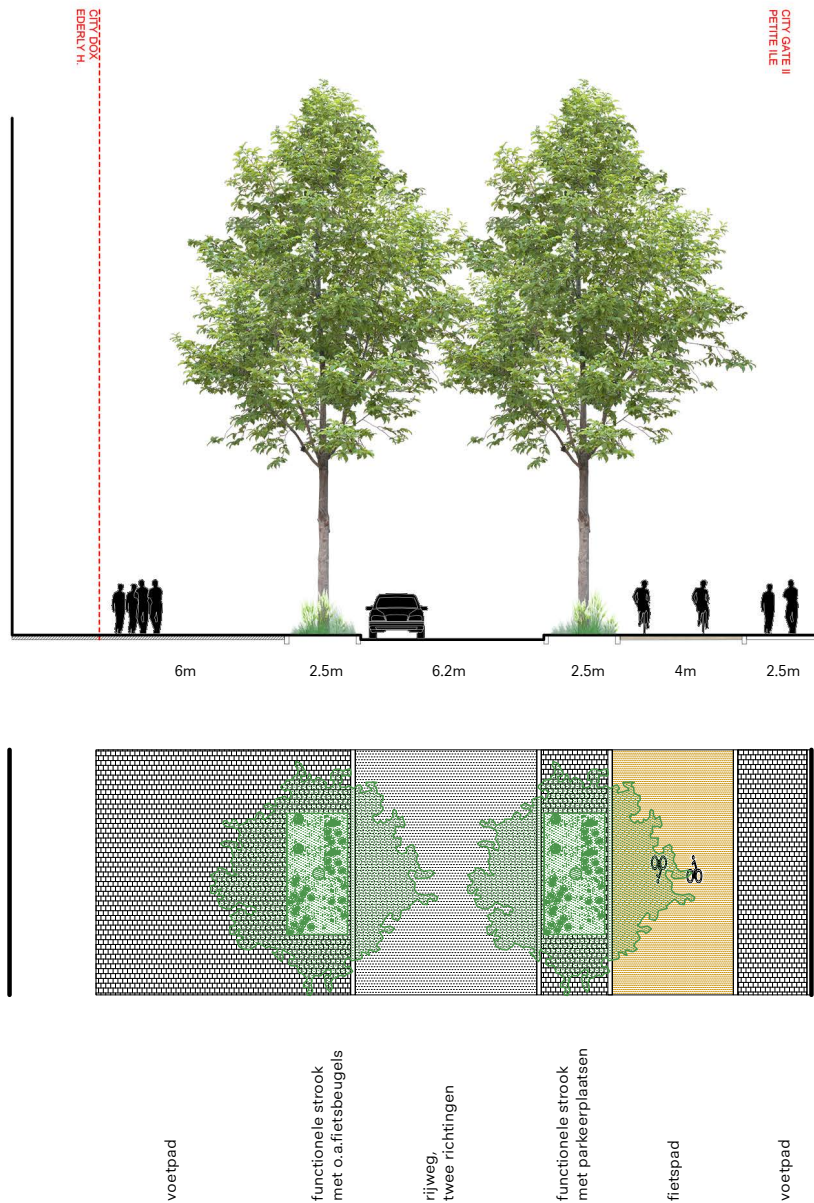


> **Dantestraat:** De bestaande esdoorns en hun positie dienen als het startpunt van de heraanleg van de Dantestraat. Daarom kent zij drie profielen – één tussen de Tweestationsstraat en het park, één ter hoogte van het park en één daarna tot aan de Vaardijk. In het eerste segment kan het profiel symmetrisch in functie opgebouwd worden met comfortabele breedtes voor alle gebruikers. Er moet rekening gehouden worden met de ondergrondse parking

die binnen het CityGate II project voorzien wordt onder deze straat. Verder moet er aandacht besteed worden aan de aansluiting met het nieuw project alsook enkele ondergrondse containers en parkeerplaatsen voor bezoekers. Ter hoogte van het park wordt het coulissenlandschap onderbroken en steekt het valleilandschap de straat over. Om het (logistiek) verkeer en de fietsers te vertragen, kan er een chicane geïntegreerd worden. Het

doorgaand verkeer wordt zo afgeremd en de prioriteit verschuift naar de actieve gebruikers van het park. Er moet een elegante oplossing gezocht worden die de conflicten beperkt en de leesbaarheid van de publieke ruimte bevordert. In het laatste segment kunnen de posities van de bestaande bomen zorgen voor een asymmetrisch profiel. Een veilige breedte voor de fietsers en het beperken van de conflicten moeten verder bestudeerd worden.

RUE DE LA PETITE ÎLE KLEIN EILAND STRAAT

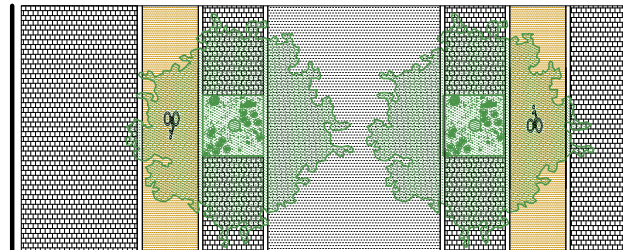
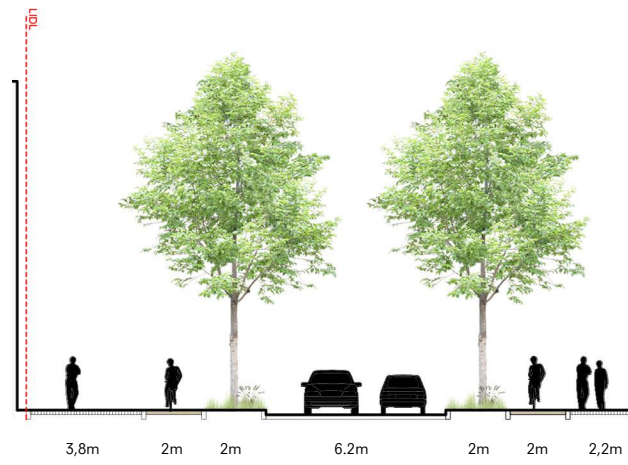


> Het Klein Eilandstraat en zijn tegenhanger de Pierre Marchantstraat behoeven een volledig nieuwe heraanleg, die geïllustreerd wordt op de volgende pagina's. Deze straten zijn verbonden met elkaar dankzij de Marchantbrug. Het profiel en gebruik van deze brug kan de profielen van de

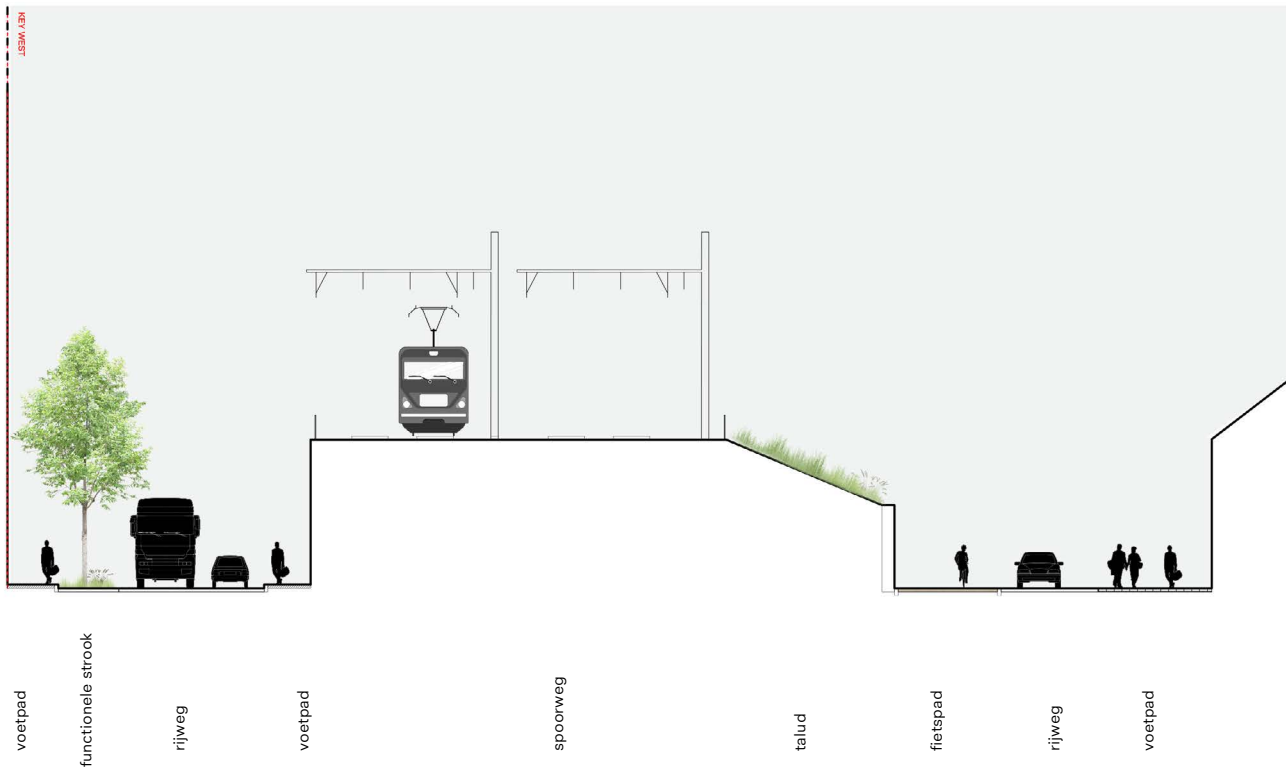
straten beïnvloeden. De verschillende scenario's worden bestudeerd in BIJLAGE B. Om het park maximaal door te trekken en de Marchantbrug als een belangrijke zachte verbinding te dopen, wordt de coulisse van de Klein Eilandstraat onderbroken ter hoogte van de nieuwe school. Vanaf daar vormt de

brug een brede esplanade in verbinding met het Park. Een asymmetrisch profiel met een tweerichtingsfietspad aan de noordzijde moet daarom onderzocht worden.

RUE PIERRE MARCHANT PIERRE MARCHANTSTRAAT



- voetpad
- fietspad
- functionele strook met o.a. fietsbeugels
- rijweg, twee richtingen
- functionele strook met parkeerplaatsen
- fietspad
- voetpad



SPOORWEG

De spoorweg die door de site snijdt, wordt geflankeerd door twee straten met een ander karakter.

> Aan de oostzijde volgt na het Crickx park de **Previnairestraat**. Deze straat en het groene talud langs de spoorlijn hebben het potentieel een belangrijke groene as te vormen en een goede verbinding voor actieve verkeersmodi te worden. Da ambitie is om de taluds met het oog op biodiversiteit aan te planten en beheren. Zo kan deze lijn een grotere rol spelen op gewestelijk niveau. Daarnaast dient het straatprofiel herzien te worden in het kader van het GEN-fietspad van L28.

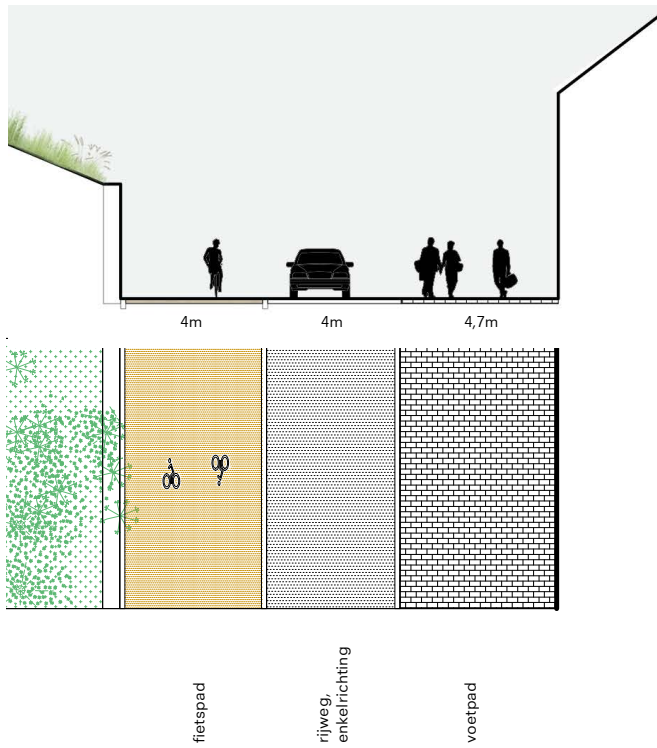
De mogelijkheid om een apart fietspad in twee richtingen aan te leggen moet bestudeerd worden. Er dient extra aandacht besteed te worden aan de verbinding met het Grondelsplein en het Crickx park.

> Aan de westzijde rust de spoorlijn op een bakstenen muur met ronde welvingen. Deze muur behouden en opwaarderen is één van de ambities. De **Zoutstraat** loopt continue door van het Vanderveldeplein tot aan de Grondelsstraat. Hoewel de breedte licht varieert, moet er gezocht worden naar een sterke continuïteit en een groen karakter. Aangezien

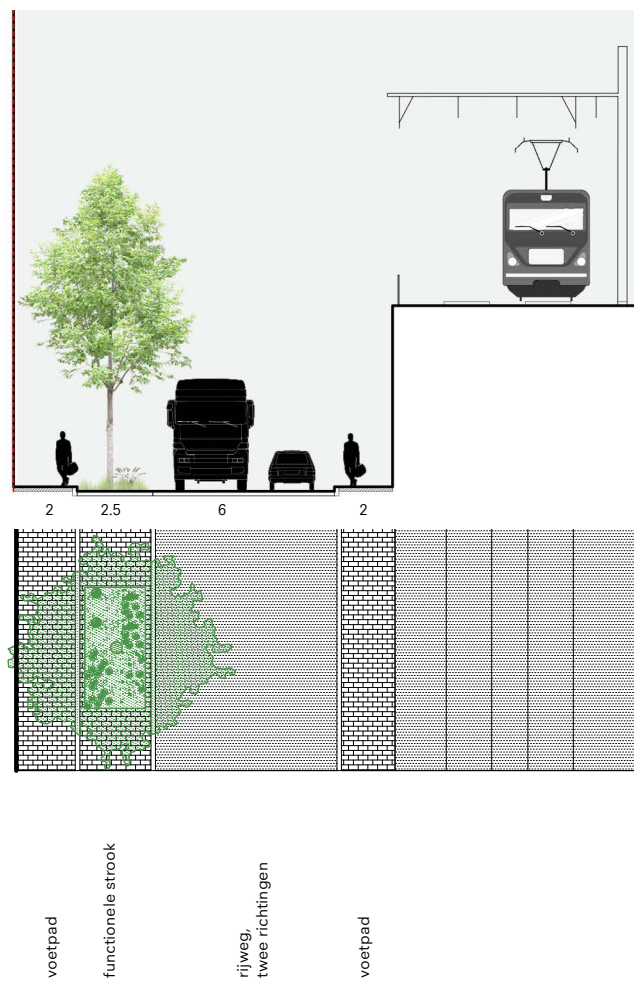
de fietsers aan de oostzijde van het spoor ruimte hebben, moet er geen fietspad voorzien worden langs deze straat. Er moet ruimte voorzien worden voor een comfortabel trottoir en een strook voor bomen, laad- en loszones, ondergrondse containers, enz. Waar de Zoutstraat eindigt in het park, wordt ze versmald naar een éénrichtingsstraat.

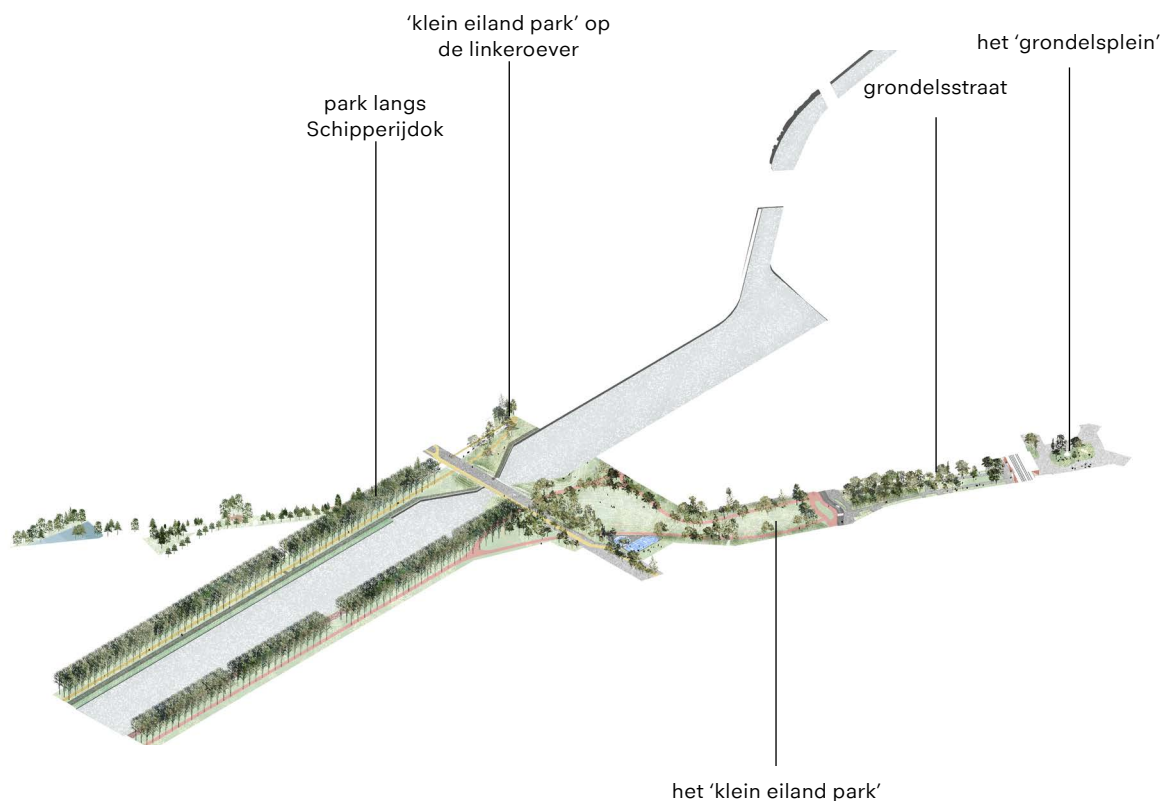
RUE DU SEL - RUE PRÉVINAIRE
 ZOUTSTRAAT - PREVINAIRESTRAAT

Previnairestraat



Zoutstraat





2. HET PARK

De tweede figuur is het Klein Eiland park. Niet alleen zijn naam, maar ook zijn ruimtelijke vertaling verwijst naar de voormalige zijarm van de Zenne en het samenvloeien met de Neerpedebeek. De sterke identiteit van het park draagt bovendien bij tot de verwezenlijking van de zachte ruggengraat voor de Biestebroekwijk en aanpalende buurten. Het park krijgt een specifieke vormtaal met een eigen type meubilair, verlichting en verhardingen. De inrichting bevat

referenties naar de oevers van de Zenne met waterminnende pioniers- en oevervegetatie in drassige zones. Zo zet het park in op een maximum aan groen met zones met wildere en ecologisch waardevolle vegetatie.

De twee hoofdpaden verbinden de opeenvolging van verschillende parkruimtes. Het park begint aan het Grondelsplein, dat van een versnipperd kruispunt naar een echt plein kan getransformeerd worden. Het park

loopt verder onder de spoorwegbrug naar zijn smalste stuk met een wilde zone in het midden. Na de Dantestraat kan het park aan breedte winnen en opent zich het zicht naar het Kanaal. Het park sluit af aan de linkeroever waarin het overgaat in de groene pockets langs de Ysewynstraat.



plan



1. Nieuw-Zuid, Antwerpen 2. Remisepark, Kopenhagen
3. Dageraadplaats, Antwerpen 4. Krugerpark, Antwerpen

HET GRONDELSPLEIN

Het plein wordt, dankzij het herdachte mobiliteitsplan en de knip van de Grondelsstraat, opgespannen tussen de twee nieuwe gevels. Een groen plein rond ontmoeting en spel kan zo het begin van het park markeren.

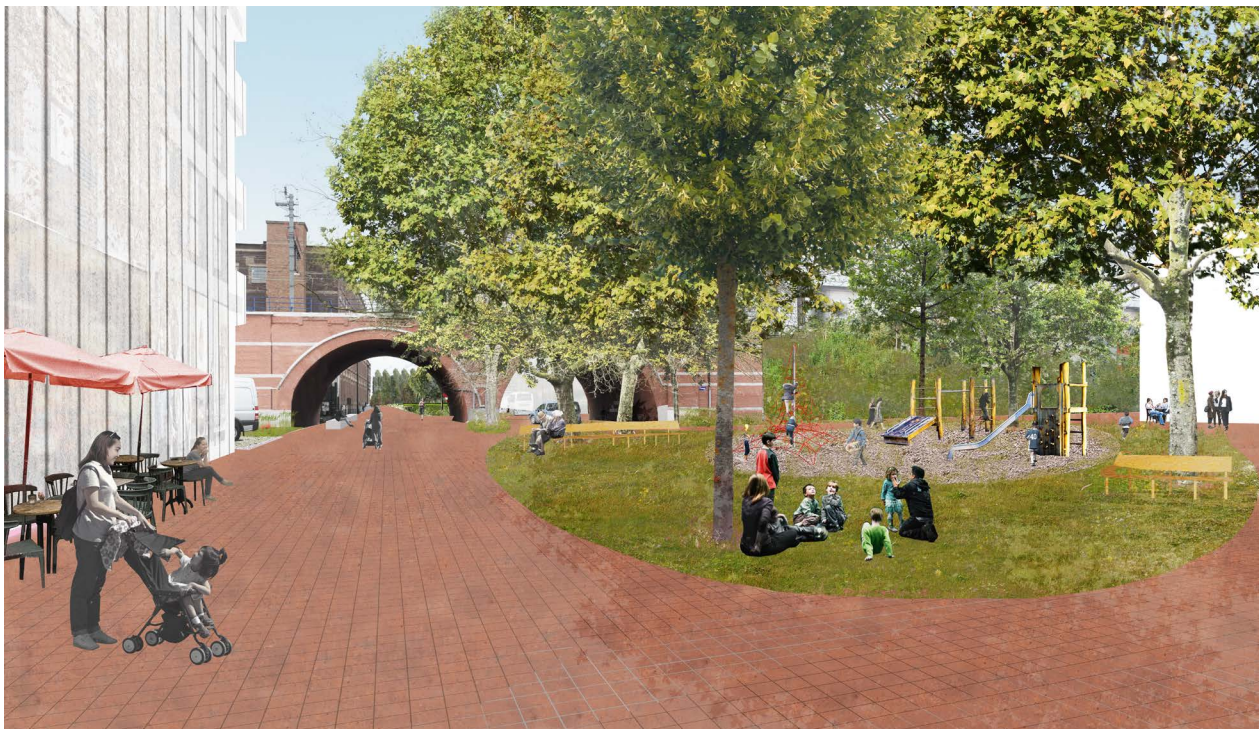
De ambities voor dit plein zijn:

- om plaats te creëren voor ontmoeting voor verschillende leeftijden
- het creëren van een speelzone voor de allerkleinsten
- om de bestaande waardevolle bomen te bewaren en te integreren in het plein

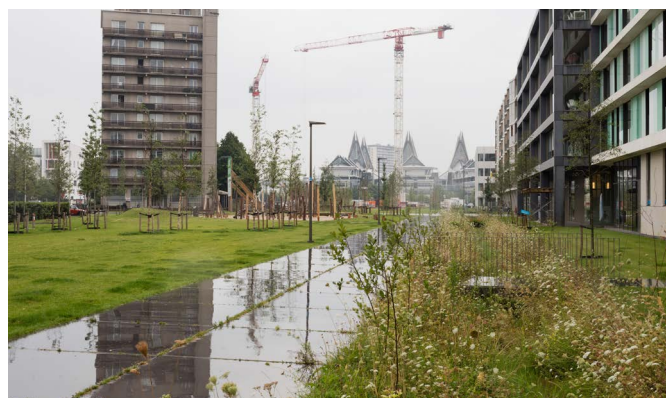
- de groenzones te maximaliseren en inzetten voor de opvang van regenwater
- de conflicten tussen het gemotoriseerd verkeer en de actieve modi te beperken
- het integreren van kunst of water element



principesnede door het Grondelsplein met zijn majesteuze bomen



een zicht over het plein en de speelelementen



lineaire wadi's, Nieuw-Zuid, Antwerpen

HET KLEIN EILAND PARK LANGS DE GRONDELSTRAAT

Aan de overkant van de spoorweg wordt het park geflankeerd door het laatste stukje van de Grondelsstraat. In dit smal stuk, ligt de nadruk op het regenwaterbeheer en wilde beplanting in het midden. Tegelijk grenst dit stuk van het park aan de hoofdingang van de toekomstige school. Het park moet een veilige omgeving creëren voor de kinderen en mag ruimte bieden aan het punctueel afzetten van kinderen aan de schoolpoort.

De intenties voor dit deel zijn:

- een veilige en aangename oversteeek onder de spoorweg aanleggen voor de actieve modi

- het groen in het midden van het park maximaliseren.

- de groenzone moet als voornaamste functie het opvangen en infiltreren van regenwater hebben (wadi). Deze groenzone mag bijgevolg deels of volledig ontoegankelijk zijn

- De beplanting moet gekozen worden met het oog op het verhogen van de biodiversiteit en verwijzen naar de vallei van de Zenne

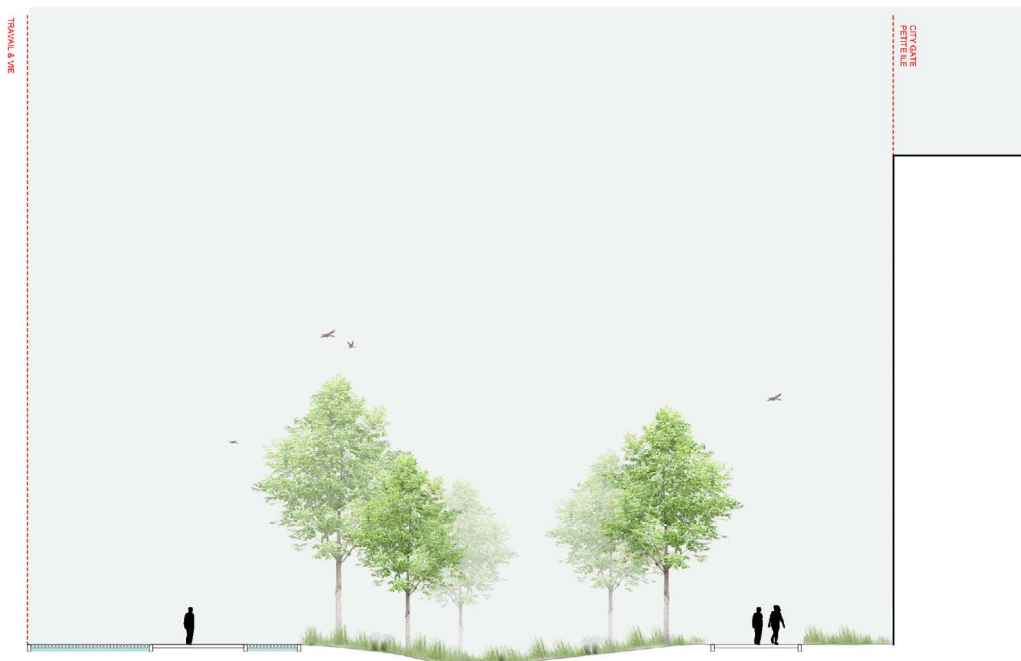
- de Grondelsstraat mag enkel beperkt gebruikt worden voor gemotoriseerde voertuigen. De optie om dit als een autoluwe 'inverse' schoolstraat

te ontwerpen met beperkte drop-off plaatsen moet onderzocht worden. Eventuele korte termijn parkeerplaatsen moeten maximaal in het groen geïntegreerd worden.

- de Grondelsstraat moet een park karakter hebben met gemengd gebruik, maar geen klassiek straat profiel.

- er moet een continuïteit leesbaar zijn in de materialen en stedelijk meubilair met het Grondelsplein en het park aan de andere kant van de Dantestraat

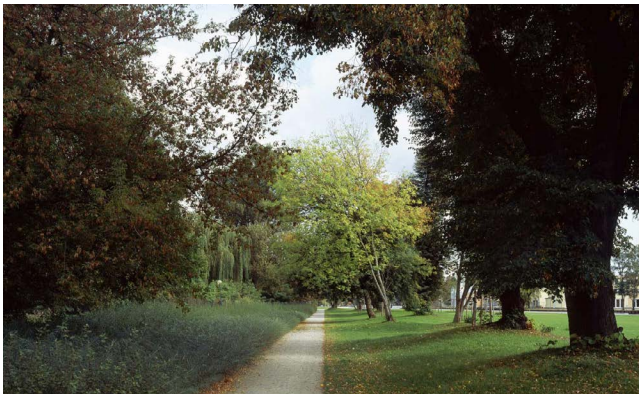
- de bestaande bomen moeten maximaal behouden worden



principesnede door de Grondelsstraat en het park



een zicht over het plein en de speelelementen



1. Maselakepark, Berlijn 2. Park Tour&Taxis, Brussel
3. kapitein Zeppospark, Gent 4. Koning Boudewijnpark, Jette

HET KLEIN EILAND PARK

Ter hoogte van de Dantestraat, loopt het park op een veilige manier verder, de straat vertraagt dankzij de chicane in zijn profiel. Vanaf hier kan het park aan breedte winnen en beginnen de paden te slingeren. Het park draait langs het Klein Eilandstraat richting het water en duikt het kanaal in. Het palmt zuidwaarts de brug in en reikt zo naar het Schipperijdok. De Marchantbrug kan dankzij zijn oriëntatie voor zachte weggebruikers een 'plein' op het water worden en het park doortrekken naar de linkeroever.

De ambities voor dit park zijn:

- het creëren van een open park die ruimte biedt voor gediversifieerd gebruik
- slim omgaan met de aanwezige grondvervuiling

- een spel van topografie die refereert naar een valleilandschap, met zachte heuvels, vochtige zones en brede ligweides

- een sterk groen karakter met verschillende gradiënten in de beplanting : grasweides, waterminnende planten, mantel en zoom beplanting, pioniers- en toekomstbomen. De mogelijkheid om bepaalde groenzones ontoegankelijk te houden moet bestudeerd worden. De keuze van de beplanting zorgt voor een continuïteit met de andere park en heeft oog voor de biodiversiteit.

- de bestaande bomen in de middenberm moeten maximaal behouden worden.

- de verharding wordt maximaal beperkt. Er zijn minimum twee paden

aanwezig die een comfortabele verbinding bieden voor voetgangers en fietsers.

- een sportzone moet geïntegreerd worden in het park. Het aanleggen van een finse piste met een fit-o-meter moet ook bestudeerd worden.

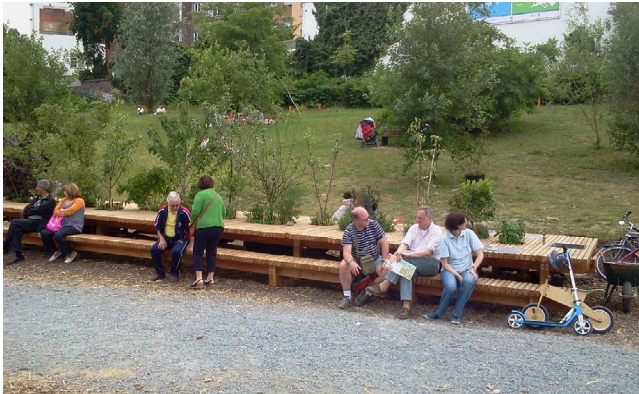
- de continuïteit van het park primeert over de Dantestraat. De materialen van de paden moeten de leesbaarheid van de kruispunt versterken.

- Ter hoogte van het kanaal moet de mogelijkheid tot verlagen van de kade bestudeerd worden om zo ruimte te bieden aan waterminnende beplanting en vogels.

- het bevestigen van de Marchantbrug als van een waar 'plein op het water' moet onderzocht worden.



principesnedes doorheen het park



1. Parckfram, Brussel 2. Kastrup, Kopenhagen
3. Oevers van de Rhône, Lyon 4. Belle Vue park, Leuven

HET KLEIN EILAND PARK OP DE LINKEROEVER

Het park steekt het Kanaal visueel en fysiek over dankzij de Marchantbrug. Deze groenzone, die reeds zeer populair is als speelzone, kan punctueel heraangelegd worden. De majesteuze populieren kondigen reeds de link met het Schipperijpark langs het kanaal. In dit stuk van het park kan er ook een continuïteit gezocht worden met de speelzones langs het vroegere tracé van de Neerpedebeek.

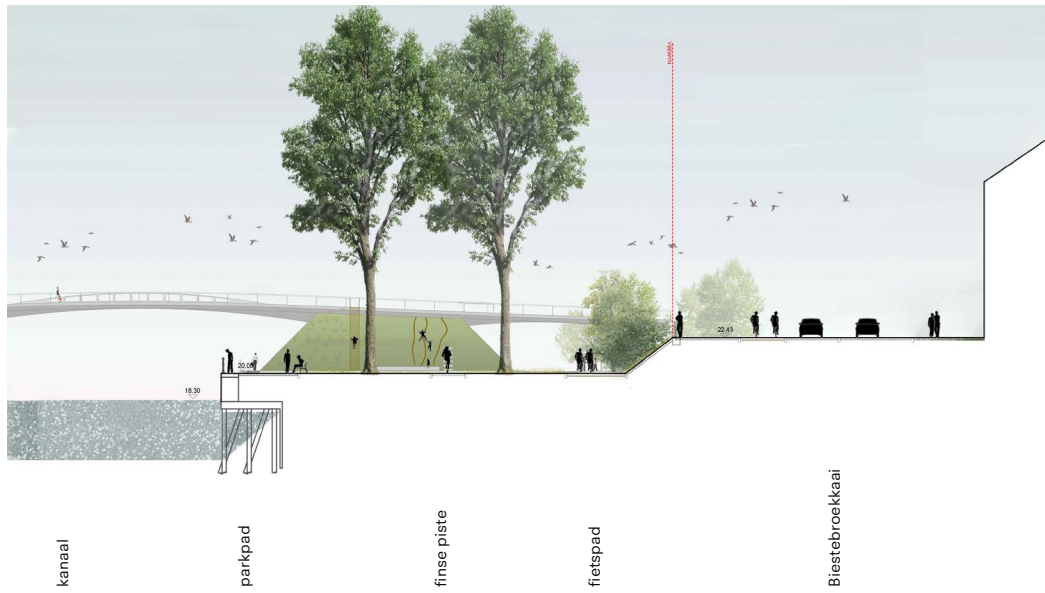
De ambities voor dit park zijn:

- een performant en veilig fietspad voorzien vanaf de Biestebroekkaai en onder de toekomstige Marchantbrug
- de Finse piste, die begon op de rechteroever, hier verder doortrekken.
- ruimte voor spelaanleidingen voorzien. De mogelijkheid om dit deels

op het talud van de brug te doen, kan onderzocht worden.

- de doorgang van het voetpad langs het water onder de brug op een aangename en veilige manier aanleggen.

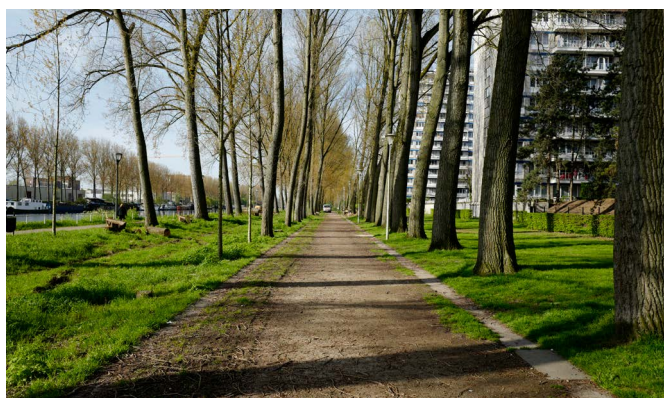
- het groen karakter van deze zone versterken, in samenhang met de rechteroever.



principesnede doorheen het park



de twee delen van het park blijven verbonden met elkaar dankzij de Marchantbrug en het zicht over het kanaal.



HET PARK LANGS DE SCHIPPERIJDOK

Het park op de linkeroever van het Schipperijdok is al één van de mooiste en drukbezochte parken in de buurt. De prachtige populierrijen aan beide kanten geven deze ruimte zijn uniek karakter. De nabijheid tot het water, met een min of meer zachte oever, maakt dit een uitstekende plaats voor ontmoeting, wandelen, rusten en genieten van de natuur. Strategische platformen aan het water kunnen de bezoekers dicht bij het water brengen. De rechteroever heeft door de aanwezigheid van de woonboten een heel ander karakter en gebruik. Deze beide oevers met elkaar verbinden en zorgen voor een continuïteit van aanleg kan het Schipperijdok versterken als een publieke ruimte en aansluiten op het systeem van parken.

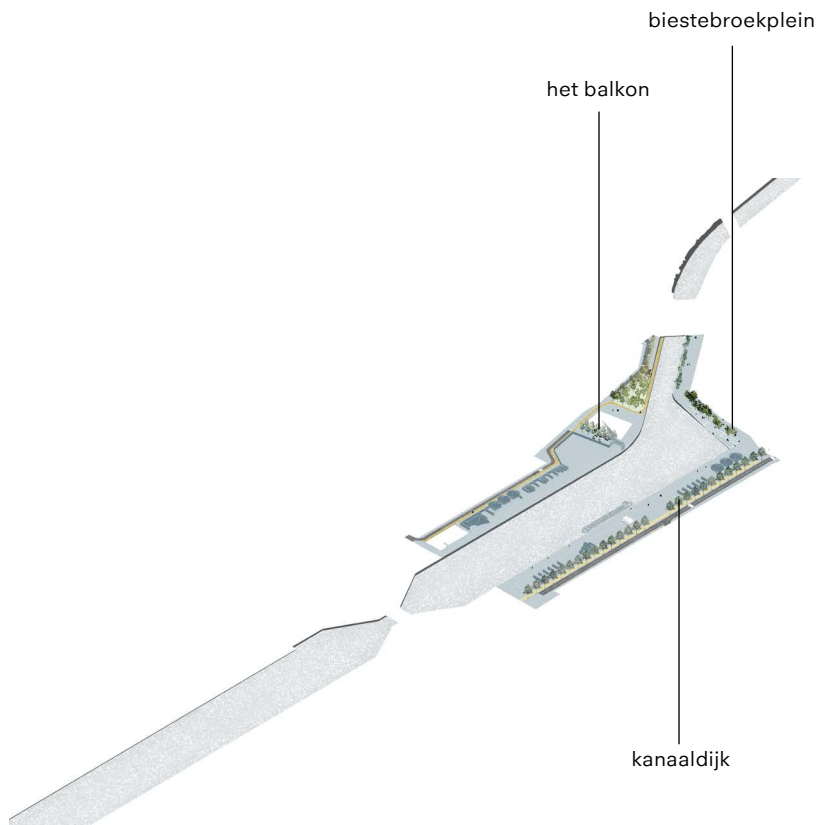
De ambities voor dit park zijn:

- het bewaren en intelligent vervangen van de populieren, zoals voorgesteld in het 'BKP Kanaalgebied'
- een performant fietspad aanleggen voor de GEN Kanaalroute en integreren in het landschap van de linkeroever
- het aanleggen van een Finse piste en fit-o-meter parcours over beide oevers moet bestudeerd worden
- een continuïteit van materialen en meubilair moet doorgetrokken worden op beide oevers
- de ecologische functie van de groene oever moet versterkt worden

- de mogelijkheid tot het aanleggen van openluchtzwembad in het kanaal moet bestudeerd worden
- er moeten voldoende zitgelegenheden en punctueel mogen BBQplekken voorzien worden.
- het rustige karakter van het park moet zo veel mogelijk bewaard blijven.
- het punctueel toevoegen aan platformen aan het water mag onderzocht worden.
- een vrijloopzone voor honden kan bestudeerd worden over de hele lengte van het park.



principesnede doorheen het park (linkeroever boven, rechteroever onder)



3. KADE

De kade omarmt het Biestebroekdok en biedt ruimte aan de havenactiviteiten in het zuiden van Brussel. Deze boeiende plek zal transformeren naar een gemengd gebruik. Een continuïteit van het materiaal van gevel tot water, van de linkeroever tot de rechteroever schept coherentie. De heraanleg van de Kade moet het industrieel karakter van deze plek koesteren.

Op deze uniforme ruimte worden drie bijzondere plekken gecreëerd met een uitgesproken publiek karakter die visueel in relatie staan. Op de linkeroever transformeert de huidige asfaltvlakte in een groen pleintje langs het water. Van hieruit opent zich het

uitzicht naar het Biestebroekbassin en de activiteiten errond. Het geeft een ontmoetingsplek aan het water terug aan de bewoners. De passerelle voor de fietsers kan geoptimaliseerd worden en de Biestebroekkade wordt behoud zijn functie als fietsstraat.

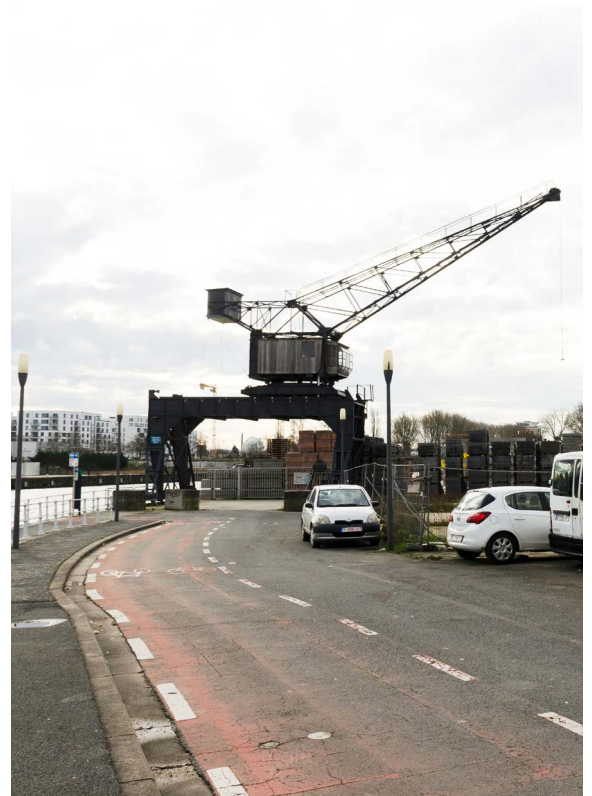
Het Biestebroekplein, aan de kop van het dok, maakt zijn rol als emblematische plek waar. Van hieruit onthult het panorama de landschappelijke gelaagdheid van de site waarbij de dokken, het 'Kleine Eiland Park', de Marchantbrug, het Schipperijdok tot zelfs de CERIA-COOVI toren elkaar opvolgen. Dit uniek vergezicht, waar het plein zich volledig

naartoe oriënteert, moet letterlijk en figuurlijk in de kijker gezet worden. Het zicht dient centraal te staan met een eventuele verlaging op schaal van de Biestebroekdok.

Ten slotte, blijven er nog op beide oevers delen voor de haven. Op momenten van laden en lossen blijft de kade dan ontoegankelijk. 's Avonds en tijdens het weekend kan de rechteroever publieke ruimte worden en wandelaars toelaten. Het is daarom essentieel dat de ruimtelijke vertaling van deze figuur dit gemengd gebruik toelaat.



Het zicht vanuit het Biestebroekplein moet in de kijker gezet worden.



Het industrieel karakter van de kade moet bewaard blijven.



DE LINKEROEVER EN HET BALKON

Op de linkeroever zijn er drie elementen – de Biestebroekkaai, de site van Gobert en de asfaltvlakte die kan getransformeerd worden naar een groen plein. De straat behoeft een minimale ingreep en kan zijn functie als fietsstraat behouden. Het plein wordt omgedoopt tot het 'Balkon' dat een nieuwe intieme en groene ontmoetingsplek langs het water kan worden voor de buurt. Het ontwerp en de inrichting van het plein moet uitnodigen tot uiteenlopende activiteiten zoals zitten en wegdromen bij het uitzicht, spelen, afkoelen in de schaduw dicht bij het water of genieten van een drankje in de buurt van Brussels Beer Project. De verbinding met de Bronsstraat en de 'Brussels Beer Project' zullen eveneens een dynamische dimensie geven aan dit plein. Voor de goede samenhang, identiteit en de vergroening van projecten langs de publieke kades in het kanaalgebied, is het van belang om de kadetypologie (cfr. BKP C2.2, p.101 -123) met de landschappelijke continuïteit van

bomenclusters en andere bijhorende elementen (cfr. BKP C3.1, p.148) toe te passen, en dit ten minste (voor het dok begint) langs de meer generieke delen van deze lineaire publieke ruimtes van het kanaal vooraleer ze overgaat in de emblematische publieke ruimte te Biestebroekkaai.

De ambities voor deze plek zijn:

- het aanleggen van de Biestebroekkaai als een veilige fietsstraat, als deel van de GEN Kanaalroute
- waar het straatprofiel breed genoeg is, moet de typologie van de 'generieke kades' van het BKP toegepast worden
- het creëren van een plein met een sterk groen karakter op de kade. Het plein moet de hoogteverschillen opvangen op een intelligente manier.
- er moet onderzocht worden hoe het plein maximaal kan vergroend worden

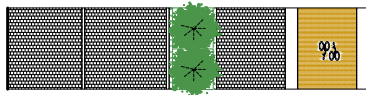
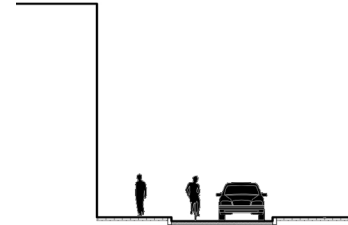
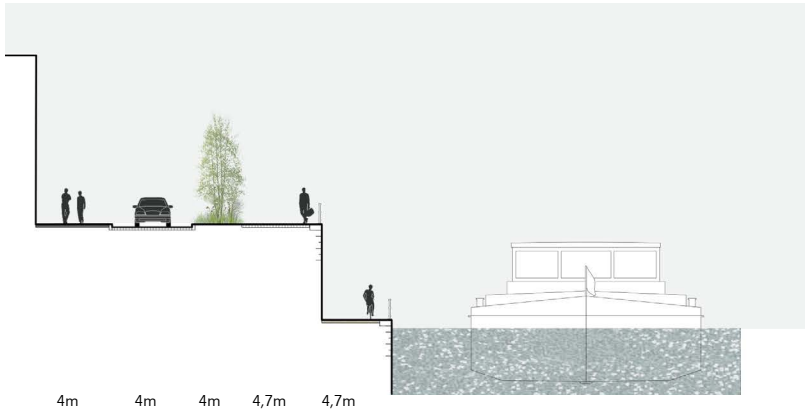
en er voor voldoende schaduw kan gezorgd worden

- dit plein moet een rustig karakter bewaren, waar ontmoeting en vertoeven langs het water centraal staat. Punctuele activiteiten zoals petanque en zitgelegenheden kunnen bestudeerd worden.

- het fietspad van de GEN Kanaalroute dan onder de Kureghembrug duikt moet op een coherente en veilige manier herdacht worden. Een eventuele ophoging van het fietspad om vroeger aan te sluiten op het terrein kan bestudeerd worden.

- er moet een continuïteit zijn van materialen en meubilair met de andere publieke ruimtes langs het Biestebroekdok. Het industrieel karakter moet bewaard worden, mede dankzij de historische kraan en de witte balustrades.

BIESTEBROEKKAAI QUAI DE BIESTEBROECK



voetpad
fietsstraat
multifunctionele strook
voetpad
fietspad

voetpad
fietsstraat
voetpad

HET BALKON LE BALCON



principesnedes



1. Hahnplatz, Prüm 2. Jyssetrappen, Kopenhagen
3. Overs van de Rhône, Lyon 4. Leieboorde, Kortrijk

BIESTEBROEKPLEIN

Het Biestebroekplein geniet van een ideale zuidelijke oriëntatie en het prachtige zicht over het kanaal. Een verlaging van de kade met enkele zittreden kan de publieke ruimte oriënteren naar het panorama en intieme plek aan het water mogelijk maken. Clusters van bomen kunnen schaduw en verkoeling bieden aan deze minerale kade. Het plein reikt van het Vanderveldesquare langs het kanaal tot aan de Kanaaldijk. Het Biestebroekplein moet ontworpen worden in samenspraak met het plein voorzien in de ontwikkeling van Key West.

De ambities voor dit plein zijn:

- het plein moet een autoluwe zone worden, enkele toegankelijk voor punctuele leveringen en de hulpdiensten.

- De verlaging moet worden bestudeerd om een eenheid te creëren over de volledige breedte van het dok. (cfr. BKP, p.189a)

- De aanbevelingen betreffende een kadeverlaging moeten worden opgevolgd. (cfr. BKP addendum p.79 (b, c, d) en 173a).

- De verlaging moet toegankelijk zijn voor PBM.

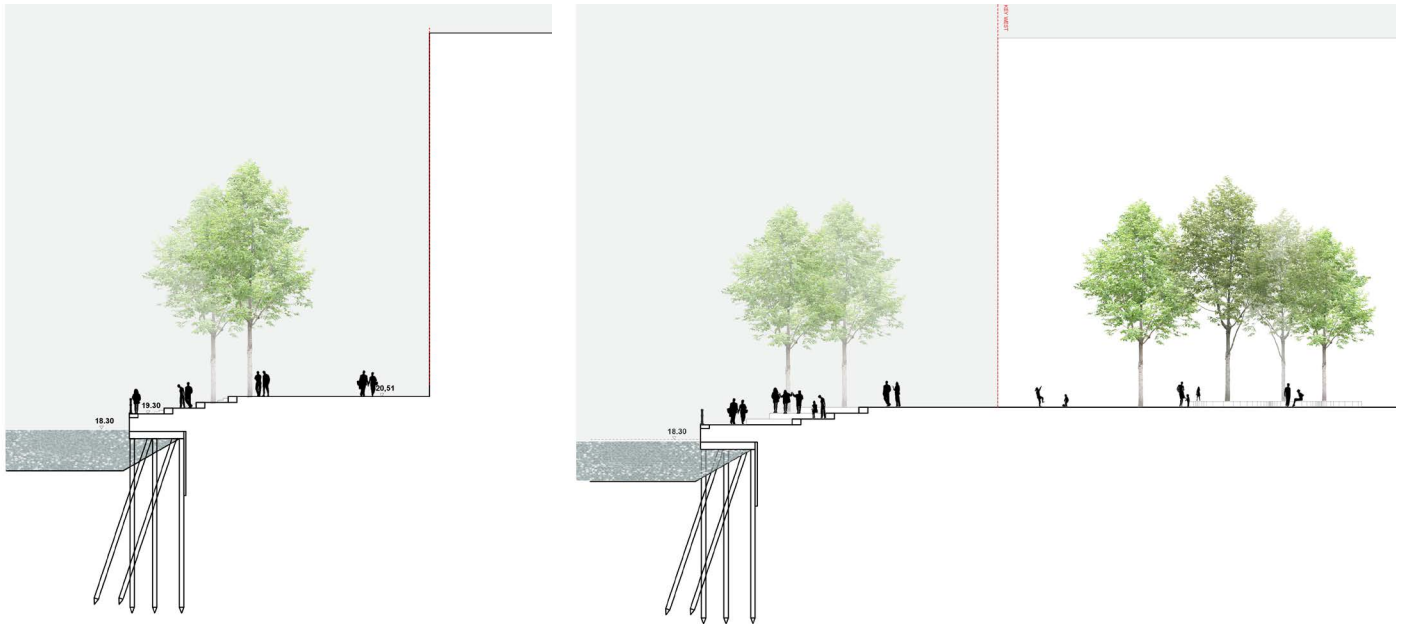
- het industrieel karakter en de continuïteit van materialen en meubilair moet bewaard worden

- er moet voldoende zitmogelijkheden voorzien worden met zicht op het water

- een coherentie met het plein op het terrein van Key West moet nagestreefd worden

- er moet bestudeerd worden hoe het hitte-eiland effect kan beperkt worden door voldoende schaduw bomen te planten

- een apart fietspad is niet gewenst op het plein, maar een suggestiestrook kan onderzocht worden.



principesnedes over het Biestebroekplein ter hoogte van de verlaging



het Biestebroekplein zal zich richten naar het unieke perspectief over het kanaal



Quai Tolbiac in Parijs

KANAALDIJK

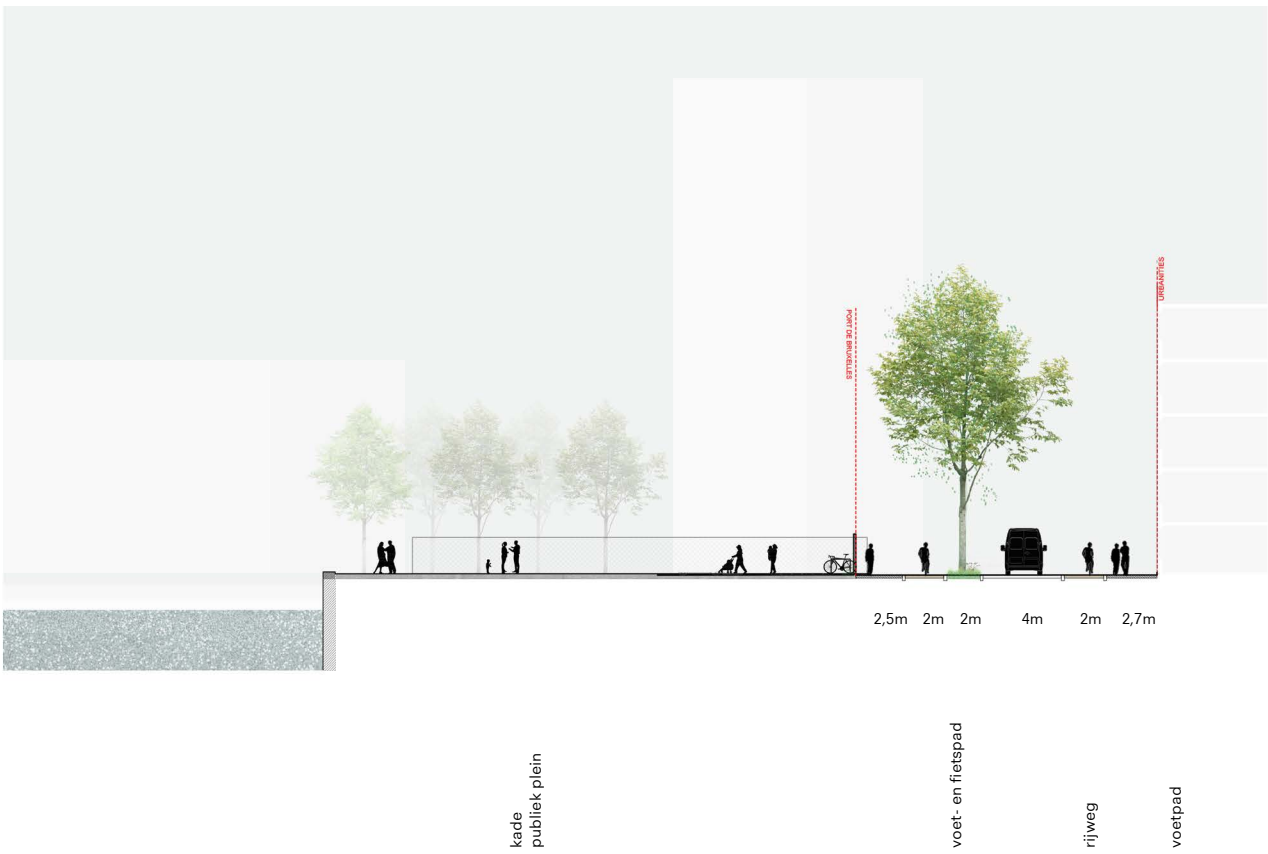
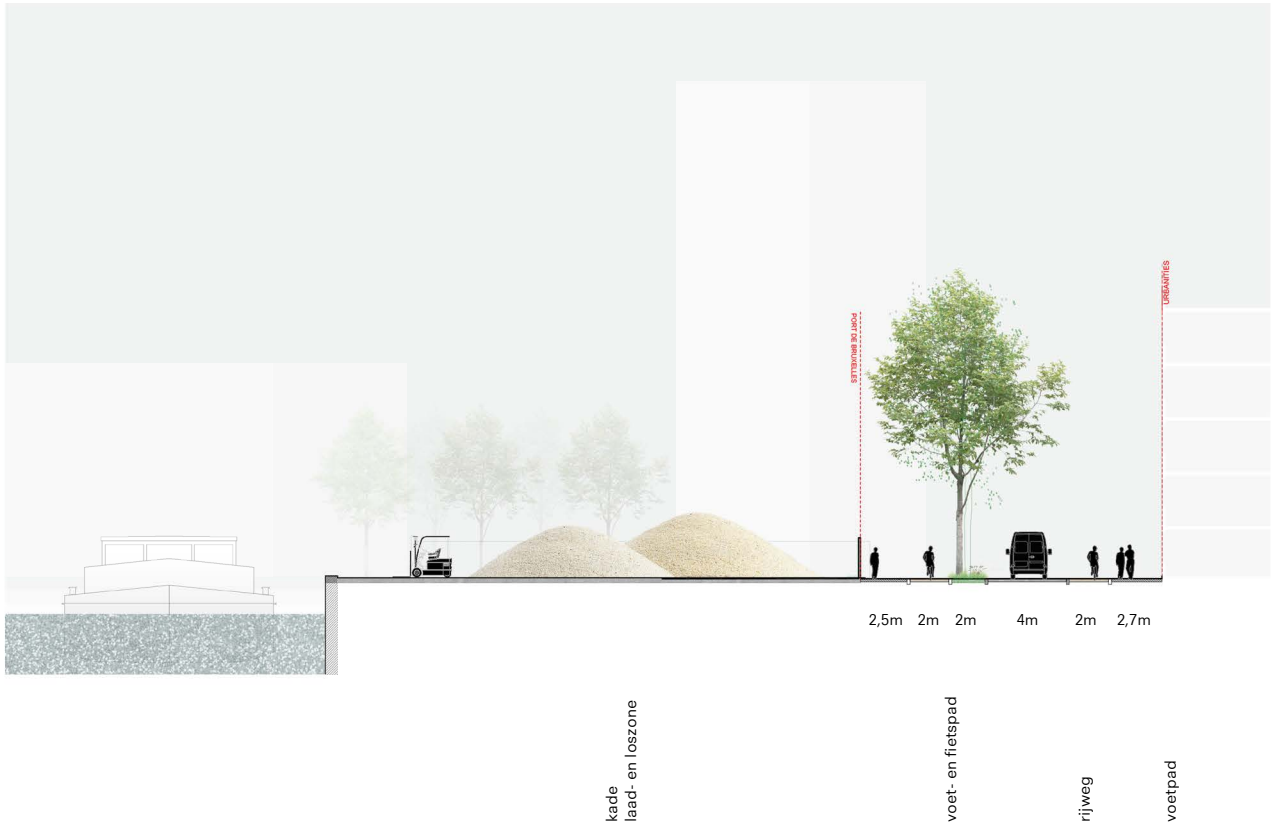
De Kanaaldijk is een belangrijke verbinding voor de nieuwe buurt en de havenactiviteiten langs de kade. Deze worden bewaard, maar een gemengd gebruik van de kade na de werkuren of in het weekend kan wel bestudeerd in samenspraak met de Haven. De straat zelf kan hergeprofileerd worden om ruimte te bieden aan alle weggebruikers. Ze heeft twee verschillende breedtes en profielen die mogelijk zijn, nl ten zuidoost van de Dantestraat waar het een éénrichtingsstraat (en/of doodlopend) is, en ten noorden waar het breed genoeg is voor een tweerichtingsstraat.

De ambities voor de Kanaaldijk en de kade zijn:

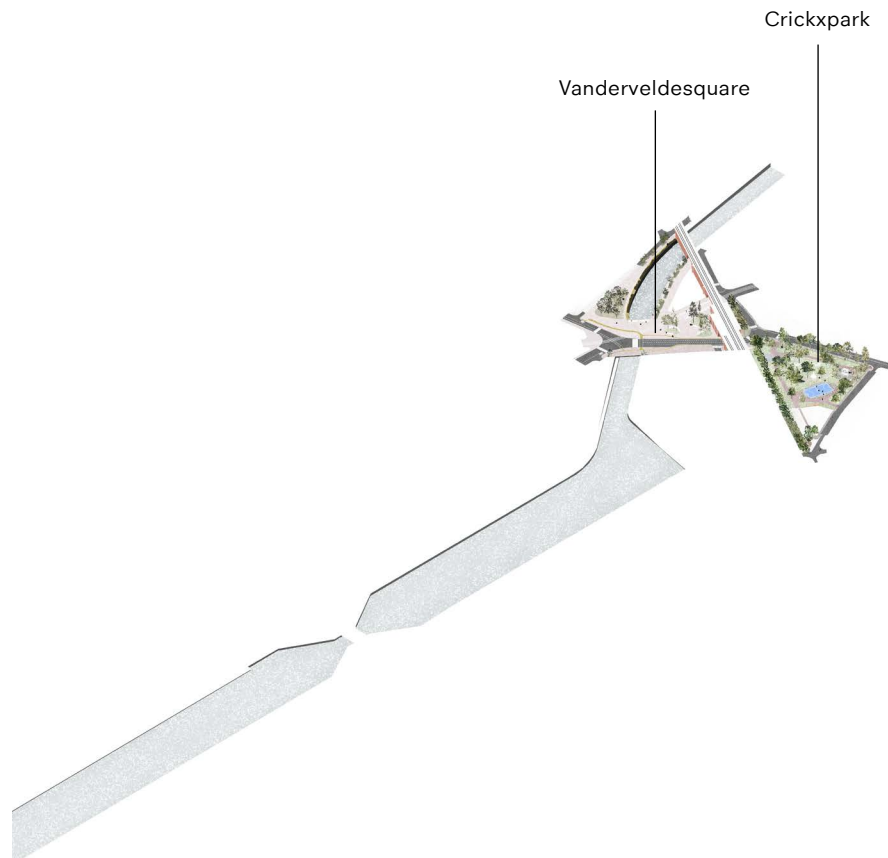
- het creëren van een straatprofiel in het noorden met COMFORT breedte voor de rijweg, aparte fietspaden, een groenzone met bomen en brede voetpaden
- het onderzoeken of het zuidelijk deel een éénrichtingsstraat kan worden in samenspraak met het project URBANITIES.
- Tussen de twee delen van het straatprofiel moet er een maximale

continuïteit zijn voor de voetpaden, groenstrook en fietspaden

- het gemengd gebruik van de kade van de haven moet onderzocht worden in samenspraak met de Haven van Brussel. Hierbij moet er aandacht besteed worden aan de veiligheid van de gebruikers en die van de havenactiviteit zelf.



principesneden door de Kanaaldijk die het gemengd gebruik van de kades tonen



4. PLEIN

Het plein is de laatste figuur. De Vanderveldesquare strekt zich uit van het Crickxpark en Carpentierstraat tot de Wayezstraat en de Fernand Demetskaai. Deze strategische plek kan getransformeerd worden tot een helder en leesbaar geheel. Door beide zijden van het Kanaal te verbinden creëert deze belangrijke schakel een eenheid.

De huidige situatie is een versnipperd kruispunt die onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties schept voor elke gebruiker. Het versimpelen en

bundelen van de verkeersstromen geeft de kans een continue ruimte te voorzien voor voetgangers en fietsers. Op dit plein is de leesbaarheid van de routes van alle verkeersmodi doorslaggevend. Coherentie moet ook ontstaan door de materialisatie en het stedelijk meubilair.

In het noorden, omarmt het plein ook de verbreding langs de Fernand Demetskaai. Dit pleintje kan een groen rustpunt worden gericht naar het kanaal. Als een voorplein, kan het bovendien de verbinding maken met

de publieke doorsteek van het project Îlot Shell.

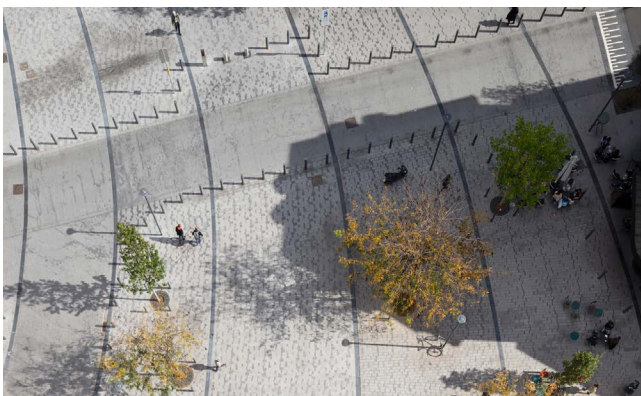
Aan de andere kant van de spoorweg reikt het Vanderveldesquare tot aan de Emile Carpentierstraat en het Crickxpark. Dit bosrijk parkje dat een beetje in verval is geraakt, heeft echter veel potentieel. Strategische ingrepen en het toevoegen aan activiteiten kunnen deze plek terug tot leven brengen en beantwoorden aan de noden van de buurt.



Het Vanderveldesquare is momenteel één versnipperd kruispunt met weinig ruimte voor voetgangers.



Het zicht vanuit de Fernand Demetskaai opent zich op de Vierendeelbrug van de spoorweg.



1. Sechseiläutenplatz, Zürich 2. Operaplein, Antwerpen
3. Voorplein Sint-Gillis, Brussel 4. Flagey Plein, Brussel

SQUARE VANDERVELDE

Het Vanderveldesquare maakt deel uit van de sequens pleintjes van de historische as van Anderlecht. Het ontwarren van het verkeerknooppunt, kan het plein teruggeven aan de actieve modi en een ware publieke plek maken. Zijn zicht over het kanaal, de spoorwegbrug en het oude treinstation kunnen als ankerpunten dienen. Continue materiaalgebruik kan het plein doen uitreiken vanaf de Fernand Demetskaai en de Wayezstraat tot aan de Emile Carpentierlaan en de Bergensesteenweg.

De heraanleg van dit plein zal uitgevoerd worden door Brussel Mobiliteit en behoort niet tot de vervolgoopdrachten van dit masterplan.

De ambities voor dit plein zijn:

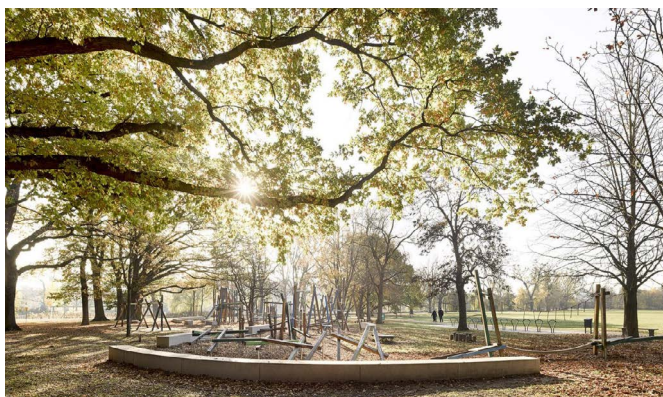
- een leesbare en veilige fietspaden moeten aangelegd worden die de verschillende gewestelijke en gemeentelijke fietsroutes verbinden
- Een continu plein vanaf de Emile Carpentierstraat tot aan de Wayezstraat moet gecreëerd worden.
- Het plein moet op strategische manieren onthard worden en plaats voorzien worden voor groenzones
- het autoverkeer moet op een performante en logische manier gebundeld worden

- het zicht op het kanaal moet meer aandacht krijgen

- het pleintje aan de Fernand Demetskaai moet ontworpen worden als een onderdeel van het Vanderveldesquare. Het creëren van een rustige en groene plek gericht op het water moet onderzocht worden.

- de mogelijkheid tot verlagen van de kade langs het fietspad moet bestudeerd worden om het zicht op het kanaal te richten en de passage onder de tunnel voor de fietsers aangenamer te maken





HET CRICKXPARK

Het Crickxpark is één van de weinig bestaande park in deze buurt. Door zijn lageregelegen positie, de drukke straten rondom rond en zijn beperkt aanbod aan activiteiten, heeft het park helaas een slecht imago. Nochtans heeft het een bosrijk gevoel met prachtige hoogstammen. De organisatie van de paden en het toevoegen van activiteiten voor kinderen en jongeren in dit groen kader kan het park terug op de kaart zetten.

De ambities voor dit park zijn:

- het maximaal behouden van de bestaande gezonde bomen
- het heraanleggen en ontharden van de padenstructuur moet onderzocht worden
- het toevoegen van avontuurlijke speelelementen voor kinderen moet bestudeerd worden
- er moeten zones met een kruid- en struiklaag toegevoegd worden die ontoegankelijk zijn om de biodiversiteit aan te wakkeren. Een zone aanleggen als wadi kan onderzocht worden.

- het sportterrein moet gerenoveerd en eventueel uitgebreid worden.

- er moet ingezet worden op het creëren van een veilig gevoel, met goede verlichting en lage maar afsluitbare hekken.

- er moet voldoende zitmogelijkheden gecreëerd worden, voornamelijk rondom de speelzones.

- de straten rondom rond kunnen herdacht worden om meer verbinding te zoeken met het park.



wadi

parkpad

avontuurlijke
speelzone

principesnede door het Crickx park



de bestaande bossfeer kan als een vertrekpunt dienen voor een avontuurlijke speelzone



D

thema's

1. SFEER EN GEBRUIK

GEBRUIK

Hoewel de publieke ruimte in dit Inrichtingsplan benaderd wordt vanuit de landschappelijke logica's, geven deze vier figuren ook structuur aan hun gebruik. Het succes van deze ruimtes hangt ten slotte vooral af van hun **gebruik**, hun capaciteit om toegeëigend te worden en een geliefde plek te worden in de buurt. Een zorgvuldige studie van alle bestaande activiteiten en functies in de buurt aangevuld met het uitgebreid participatietraject, dienen als vertrekpunt. De uitdaging is tevens niet min. De perimeter strekt zich uit enerzijds in **bestaande buurten** die snakken naar recreatiemogelijkheden voor alle leeftijden en groene ruimtes. Anderzijds zal er een volledig nieuwe wijk rijzen met nieuwe bewoners en behoeftes. Het inrichtingsplan heeft de ambitie om **beide** met elkaar te **verweven** en een oplossing te bieden voor de huidige en toekomstige behoeftes.

In BIJLAGE B worden aan de hand van de Enquête, wandelingen en co-creatie atelier, de **vragen van de bewoners** samengevat. Recreatie, veilige speelzones voor verschillende leeftijden, sportmogelijkheden voor jongeren, rustpunten in het groen,

schaduw en verkoeling, aandacht voor ouderen en genderneutrale publieke ruimtes zijn al enkele thema's die vaak vernoemd werden. Om hieraan te voldoen, schrijft de site zich in in het bestaande netwerk en worden er verschillende sequensen voorgesteld. Sommige plekken krijgen zo een specifiek gebruik en sfeer toebedeeld, zoals bijvoorbeeld een speelterrein voor 0-6jaar of agora sportterrein. Andere ruimtes worden niet specifiek geprogrammeerd en laten toe om toegeëigend te worden door de buurt. Dit plan wil vooral een **richting geven en mogelijkheden aanbieden**, maar tracht ook overprogrammatie van de publieke ruimte te voorkomen. Voor elke ruimte gelden er bovendien enkele globale ambities. Zo moet er gezorgd worden dat er **inclusieve ruimtes** gecreëerd worden, zowel naar **gender, mobiliteit** als naar **leeftijd** toe. Vrouwen moeten bijvoorbeeld een (veilige) plek kunnen krijgen in de publieke ruimtes. Naast aandacht voor speel-en sport, dient er aandacht besteed te worden aan ontmoetingsruimte voor ouderen, met bv mogelijkheid tot zitten, schaken of 'seniorenfitness'. Alle ruimtes dienen uiteraard comfortabel te zijn voor personen met een beperking

en uitnodigen tot spel voor de allerkleinsten.

Verder moet er rekening worden gehouden met de openbare functies van de omringende gebouwen, zoals scholen, crèches, medische centra, horecagelegenheden, enz. De **activerings- en attractiviteitsgraad** van de ruimtes is daarbij anders. Sommige hebben het potentieel op gewestelijk niveau een attractieve plek te worden, zoals het Biestebroekplein of het park langs de Schipperijdok. Anderen blijven op schaal van de buurt en spelen in op de lokale context.

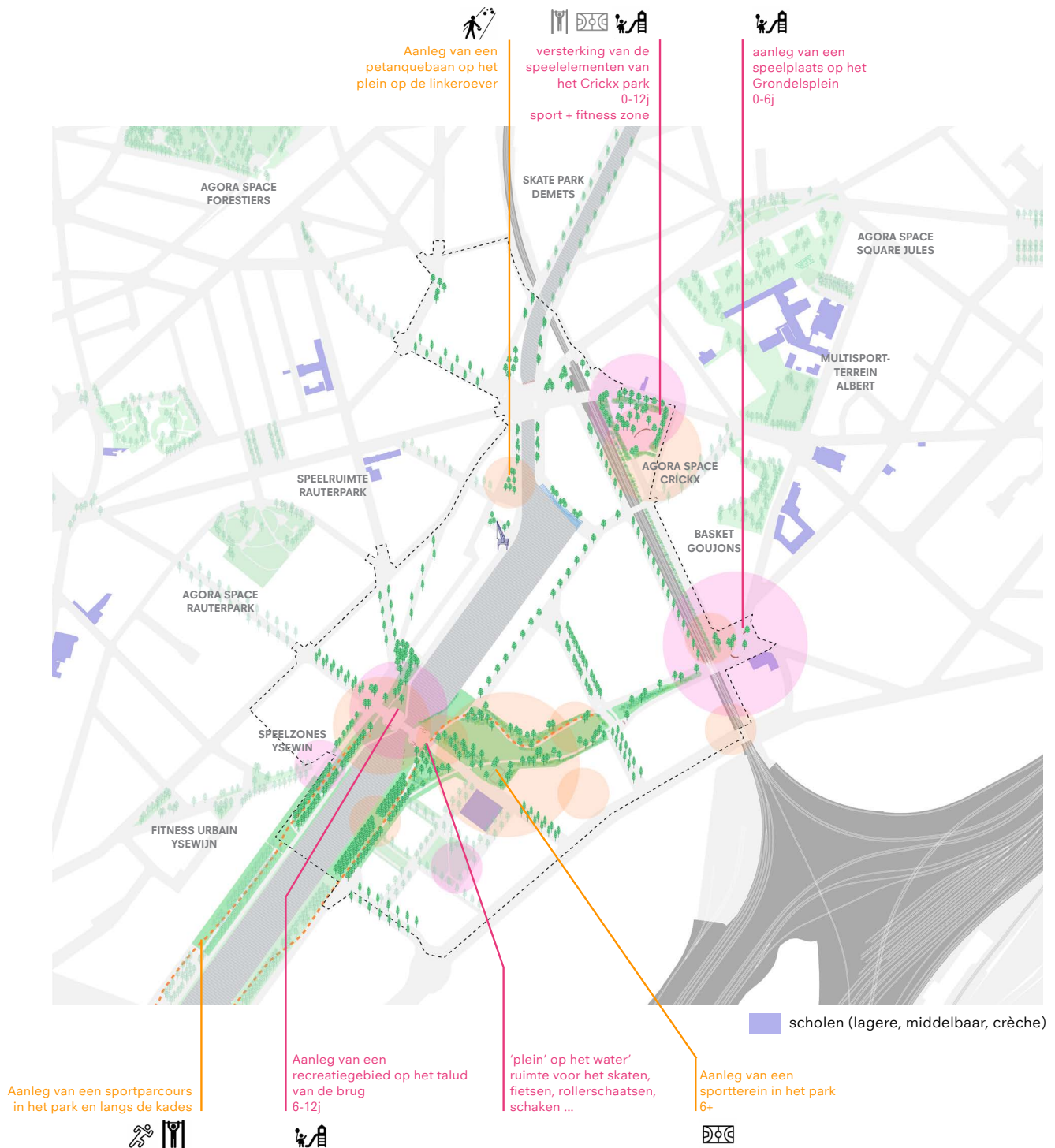
Op de volgende pagina's worden per thema de verschillende gebruiken en hun activeringsgraad in kaart gebracht. Deze krijtlijnen kunnen uiteraard in de verdere uitwerking verder verfijnd worden in samenspraak met de buurt. Ze tonen echter wel de intenties en een mogelijke spreiding van de verschillende functies. Naast de landschappelijk figuren, bepaalt uiteindelijk het gebruik de sfeer en karakter van deze ruimtes.

Recreatie, sport en spel

Het recreatienetwerk in de buurt kan opgebouwd worden uit twee systemen. Enerzijds zal het park een belangrijke schakel vormen tussen alle sport- en spelzones langs het kanaal, langs de Ysewynstraat en langs de Grondelsstraat. Zo ontstaat er een speelvallei langs de vroegere waterlopen en aan beide oevers van het kanaal. Het Grondelsplein kan door zijn beperkte grootte en zijn omgeving met een crèche en het medisch centrum een ideale speelzone voor de allerjongsten worden, met voldoende zitruimte voor de ouders of als een buitenwachtzaal. Sport kan enerzijds punctueel toegevoegd worden met bv een joggingparcours en fit-o-meter langs de parkpaden en/of met een echt sportterrein vlak bij de nieuwe middelbare schaal aan de Klein Eilandstraat. Ook de linkeroever biedt mogelijkheden tot recreatie. Waarom niet

de taluds van de Pierre Marchantbrug aan te wenden tot spelaanleiding?

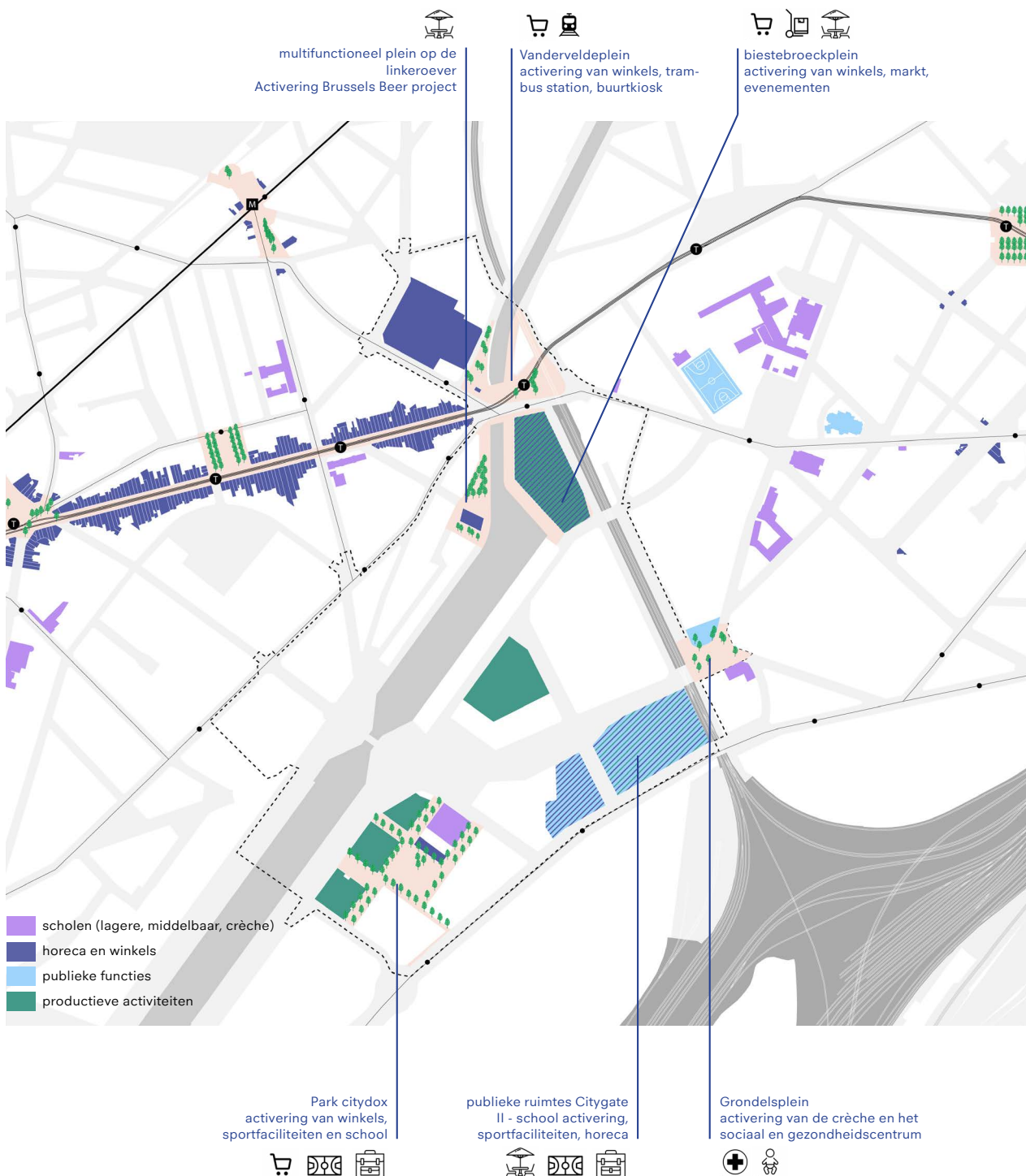
Anderzijds bieden de lokale buurtparken, zoals het Crickx en Rauterpark, ook ruimte voor recreatie. Het Crickx park kan heraangelegd worden om meer avontuurlijk spelen voor 6-12j aan te bieden aangevuld met ruimte voor sport en fitness. Hiernaast kan het kanaal misschien ook ingeschakeld worden in het recreatienetwerk, waarom niet met een openlucht zwembad?



Activatie

Verder zorgen veel publieke gebouwen voor de activatie van bepaalde publieke ruimtes. Het Biestebroekplein zal deels opgeladen worden door de ontwikkeling van Key West met zijn commerciële ruimtes en horeca op de gelijkvloers. Dit is bovendien een geschikte plaats voor kleine evenementen, zoals theater op het water, foodtruckfestival of wekelijkse markt. Daartegenover, zal het Brussels Beer Project met het Balkon leven inblazen. Anderzijds mag deze ruimte niet enkel op het doelpubliek van de brasserie gericht zijn. De verschillende scholen en crèches, alsook het nieuw medisch centrum, zullen nieuwe gebouwen introduceren. De publieke ruimtes errond

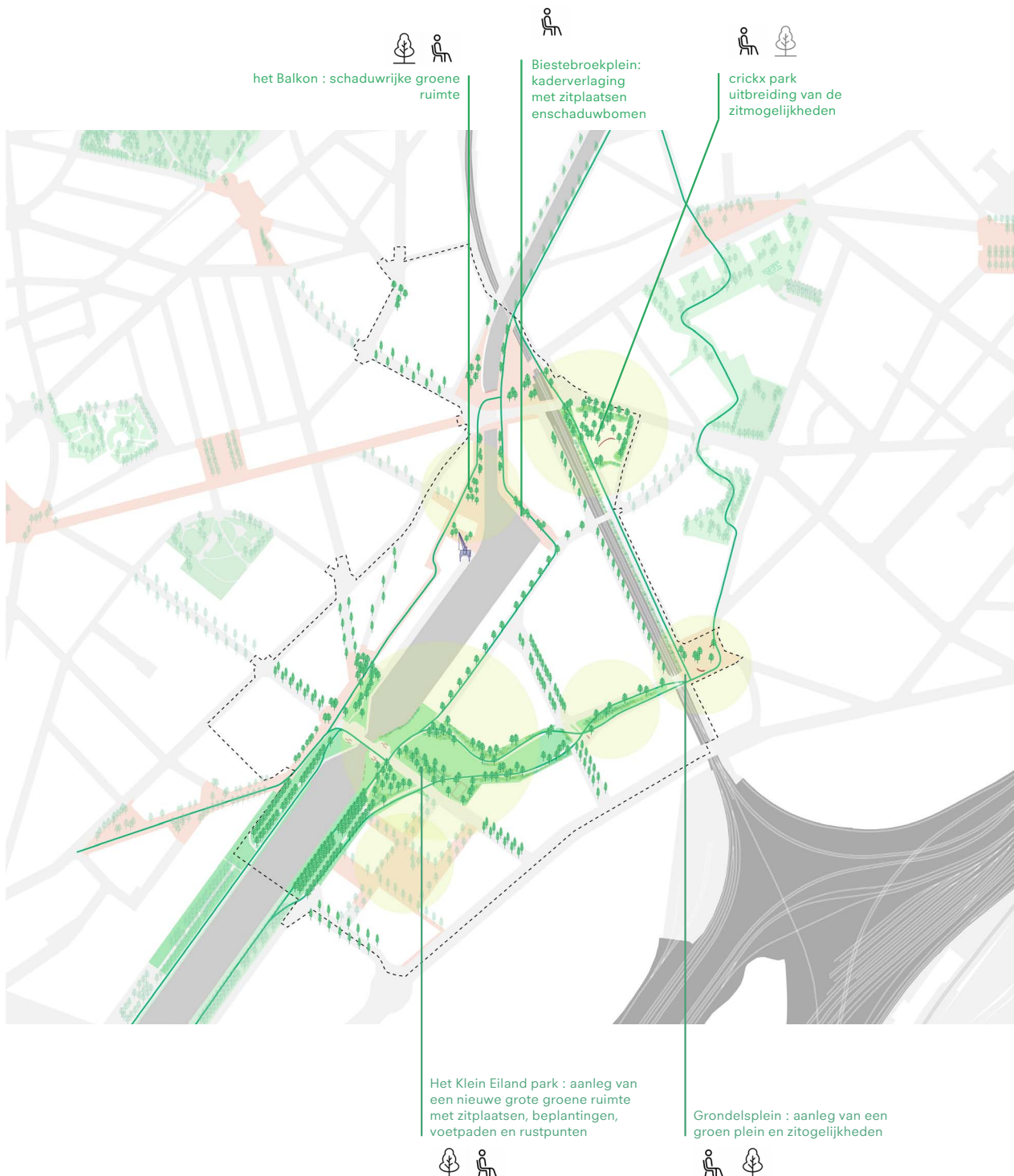
spelen hierop in. Als laatste zal de intermodaliteit ook voor een activatie zorgen, bv voor de Vanderveldesquare. Daar ontmoeten tram, bus en fietsmogelijkheden elkaar, en waarom niet ooit een treinstation. Bovendien kan het integreren van kunst de publieke ruimte een boeiende dimensie geven.



Groenruimtes en het zachte netwerk

Ten slotte, moet er aandacht geschonken worden aan de zachte netwerken voor wandelingen met rustpunten in het groen. Een groene natuurlijke omgeving heeft niet enkel voordelen voor het klimaat en de duurzaamheid van de publieke ruimte, maar heeft een grote impact om de fysieke en mentale gezondheid van de bewoners. Verschillende wandelingen, vaak losgekoppeld van het gemotoriseerd verkeer bieden de buurt ruimte voor verpozing in het groen. Zo maakt het park deel uit van de valleiwandeling die verschillende parken verbindt. Langs het kanaal kan men langs het groene Schipperrijdok ofwel aansluiten op de Groene Wandeling langs de Zenne in

het zuiden, of eerder het industrieel karakter opsnuiten met punctuele groene pockets, zoals het 'Balkon' of de Fernand Demetskaai.



MATERIALEN

De keuze van de materialiteit is van belang vanuit meerdere invalshoeken. Het lijkt ons cruciaal om bewust te kiezen voor **duurzame en lokale materialen en hergebruik zoveel mogelijk aan te moedigen**. De materialen zouden gemakkelijk in onderhoud en naar punctuele vervanging toe moeten zijn. De gekozen materialen voor de nieuwe aanleg moeten zo veel mogelijk aansluiten op het bestaande materialenpalet van de gemeente Anderlecht. Het doel is op een innoverende manier een exemplarische publieke ruimte te maken met **intelligent materiaalgebruik**.

Om te voldoen aan deze ambities, werden als eerste stap de bestaande materialen op de site geïnventariseerd, zie BIJLAGE B. Van daaruit kunnen we concluderen dat de aanwezige materialen beperkt zijn tot vooral asfalt, (vierkante) betonstraatstenen, betonnen borduren en in enkele straten platines en kasseien. Hier en daar duiken er delen in half verharding, rode kleiklinkers of beton op.

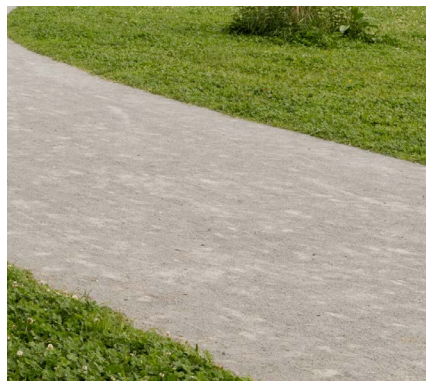
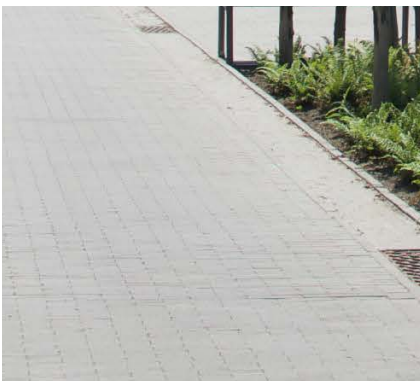
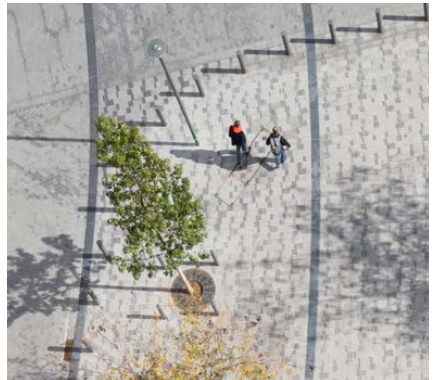
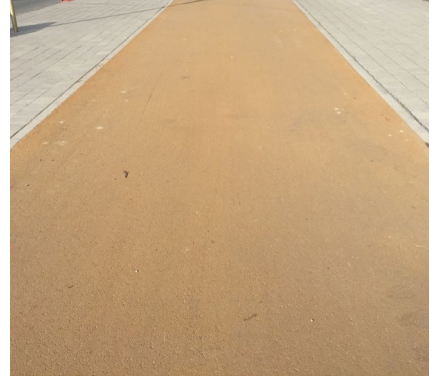
De materialen die op een evidente manier hergebruikt kunnen worden

zijn de platines en kasseien. Zij kunnen vooral in de publieke ruimtes van de Kade hergebruikt worden en het maritieme en industriële karakter doortrekken. De ambitie moet zijn om bij de start van elk project een precieze inventarisering van de **te hergebruiken materialen** op te stellen en te kijken hoe dit opnieuw ingezet kan worden. Het hergebruik kan verder gaan dan wat op de oppervlakte zichtbaar is. Waar het bestaand profiel deels of volledig bewaard wordt, moet er onderzocht worden of de funderingen bewaard kunnen worden, op voorwaarde dat ze in een goede staat zijn, beantwoorden aan de huidige normen, naar bijvoorbeeld waterinfiltratie, en op de juiste diepte geplaatst zijn.

Waar hergebruik niet mogelijk is, dient er op een intelligente manier gekozen te worden voor nieuwe materialen. **Hun duurzaamheid, comfort voor de gebruikers en water infiltrerend vermogen staan hier centraal**. Er moet echter steeds aandacht besteed worden aan het **maximaal ontharden** om zo het hitte-eiland effect te beperken en de publieke ruimtes robuust te maken voor extremere

weersomstandigheden. Materialen en funderingen die **infiltratie** mogelijk maken krijgen de voorkeur waar mogelijk, al moet men ook rekening houden met het infiltrerend vermogen van de bodem.

Voor de keuze van het materialenpakket, grijpen we terug naar de vier ruimtelijke figuren die de ruimte structureren. Hun functie en ligging in de vallei bepalen mee hun materiaalgebruik. Langs de Kade bijvoorbeeld, wordt het industrieel karakter bewaard door kasseien te hergebruiken. Het Park volgt de logica van de rivierbedding en wordt opgebouwd door porfiersteenslag en/of kleiklinkers. De coulissen benadrukken de kleilaag in de vallei door met kleiklinkers te werken. Ten slotte, schrijft het Plein zich in de logica van de stedelijke voorpleinen en kan een mix van materialen, zoals natuursteen of kleiklinker, zijn emblematisch karakter onderstrepen. Binnen elke figuur wordt er voorschriften opgemaakt, waarvan sommige zeer precies zijn, terwijl andere meer vrijheid toelaten voor de uitwerking van de projecten.



In de **coulissen** wordt er gestreefd naar zo veel mogelijk coherentie en het gebruik van onderhoudsvriendelijke materialen. Het Inrichtingsplan raadt aan:

- De fietspaden en rijwegen moeten in asfalt aangelegd worden. Er moet echter wel onderzoek gedaan worden naar asfalt dat op een ecologische manier geproduceerd wordt en een zo klein mogelijke voetafdruk heeft. Fietspaden moeten de voorschriften van het Gewest volgen.

- de voetpaden kunnen in kleiklinkers, of gelijkaardig, aangelegd worden. Hierbij wordt er gezocht naar een waterdoorlatende klinkers of verbrede voegen en drainerende funderingsopbouw. De precieze maat of legverband mag verder onderzocht worden per project.

- de borduren moeten in beton uitgevoerd worden.

- De parkeerplaatsen worden bij voorkeur uitgevoerd in hetzelfde materiaal als de voetpaden. Het maximaal infiltreerbaar uitvoeren van deze plaatsen moet het doel zijn.

Op de **Kade**, volgen de publieke ruimtes de voorschriften van het 'Beeldkwaliteitsplan van het Kanaalgebied'. Zoals reeds gemeld, staat het industrieel karakter hier centraal en wordt er gestreefd om gezaagde kasseien hier maximaal te hergebruiken. Het Inrichtingsplan schrijft voor:

- de fietspaden en fietsstraten worden, met het oog op comfort, in asfalt aangelegd, zie Coulissen.

- voetpaden en pleinen moeten uniform in gezaagde kasseien aangelegd worden.

- voor de pleinen mag er in combinatie met de gezaagde kasseien ook beton of blauwe hardsteen gebruikt worden. Het industrieel karakter moet primeren.

- de blauwe hardsteen boordsteen onder de balustrade moet gerecupereerd en herplaatst worden in het geval van ingrepen aan de kademuur. De materialen voor de kademuur zelf volgen de voorschriften van het BKP.

In **het Park**, worden eerst en vooral de verharde oppervlaktes maximaal beperkt. Waar er paden of pleintje nodig zijn, moeten zij maximaal inzetten op hun infiltrerend vermogen. Het Inrichtingsplan schrijft voor:

- paden worden maximaal in halfverharding aangelegd, zoals bv porfiersteenslag. Waar er gemengd gebruik voor fietsers en voetgangers is, kan er eventueel voor beton of asfalt gekozen worden. Ook hier moet er naar een drainerend type gezocht worden.

- verharde sport- en speelruimtes die niet drainerend kunnen uitgevoerd worden, moeten ofwel hun regenwater kunnen bufferen of deze herleiden naar de omliggende groenzones. Indien mogelijk, moet er voor boomschors gekozen worden als valbescherming.

- pleintjes of straten langs het park volgen de logica van de kleibodem in de vallei en moeten in kleiklinkers aangelegd worden.

Het Plein is een emblematische publieke ruimte waarbij de keuze van het materiaal een grote rol zal spelen bij het realiseren van zijn identiteit. Het Inrichtingsplan geeft daarom meer keuze aan de mogelijke materialen, nl:

- de rijweg en fietspaden volgen de voorschriften van de Coulissen en het Gewest.

- het materiaal van het plein is bij voorkeur een klinkerverharding, hetzij in beton, klei, natuursteen of een combinatie ervan.

- het hergebruik van de natuursteen op de muurtjes rond de bestaande groenzone moet bestudeerd worden.

Ten slotte zijn er nog enkele kleine straten of ruimtes die op termijn publiek zullen worden, die nog niet binnen deze vier figuren vallen. Hiervoor stelt het Inrichtingsplan het volgende voor:

- voor straten die beperkt of deels heraangelegd worden, moet ten eerste het behoud van de bestaande verharding onderzocht worden. Dit is vooral van toepassing voor de straten in platines.

- indien hergebruik niet mogelijk is, kunnen de voorschriften voor de coulissen toegepast worden met hetzij kleiklinkers of betonstraatstenen. Waterinfiltrerende materialen krijgen voorrang.



STEDELIJK MEUBILAIR EN VERLICHTING

Het stedelijk meubilair en de verlichting maken een belangrijk deel van de publieke ruimte en zullen de karakters van de verschillende plekken versterken. Het Inrichtingsplan stelt daarom een coherente visie voor die opnieuw steunt op de vier ruimtelijke figuren. Op een gelijkaardige manier aan de materialen, is hierin hergebruik van bestaande elementen het startpunt. Zo moet de balustraden langs het kanaal altijd hergebruikt worden, indien er ingrepen aan de kademuuren voorzien zijn. Voor de verlichting, kan er in samenspraak met SIBELGA bekeken worden welke verlichtingsarmaturen nog steeds in goede staat zijn en behouden kunnen worden, hetzij op een nieuwe positie. Zitmeubilair en speelelementen zijn echter zeer beperkt aanwezig op de site en zullen vaak als nieuwe elementen geplaatst moeten worden. Hiernaast tonen enkele referentie projecten de beoogde sfeer en materiaalgebruik voor het stedelijk meubilair en de speelelementen.

Voorschriften voor de Coulissen:

- de verlichting wordt op een regelmatige manier voorzien in het straatprofiel. De armaturen worden telkens in de verharding geplaatst. De lichtkleur en -sterkte wordt bepaald in samenspraak met SIBELGA en is gericht op goed veiligheidsgevoel.

- tussen de bomenrijen moet er telkens ruimte zijn voor het voorzien van fietsbeugels, ondergrondse containers en vuilnisbakjes.

- De fietsbeugels moeten het standaardtype van het Gewest volgen.

- De posities en type van ondergrondse containers moeten in samenspraak met Brussel Net bepaald worden.

Voorschriften voor de Kade:

- de witte balustrade langs de kademuur moet behouden worden en de voorschriften van het BKP volgen.

- de verlichting, zijn kleur en zijn posities moeten de voorschriften van het BKP volgen.

- de zitelementen moeten in robuuste materialen uitgevoerd worden en een industrieel karakter hebben. Ze mogen de voorschriften van het BKP volgen. Er mag een variatie aan zitelement voorzien worden, bv met picknick tafels.

- de fietsbeugels en eventuele ondergrondse containers volgen de voorschriften van de Coulissen.

Voorschriften voor het Park:

- de verlichting wordt op regelmatige afstanden in het groen geplaatst. Er moet extra aandacht besteed worden

aan de lichtkleur met oog op de fauna en flora in het park.

- Onder de spoorweg en andere bruggen moet er performante verlichting gekozen worden met het oog op het veiligheidsgevoel

- losstaande zitelementen moeten maximaal in natuurlijke materialen uitgevoerd worden, zoals hout. Er moeten verschillende zitgelegenheden voorzien worden en aandacht besteed worden aan comfort voor alle leeftijden.

- speelzones worden zo veel mogelijk is natuurlijke en duurzame materialen uitgevoerd.

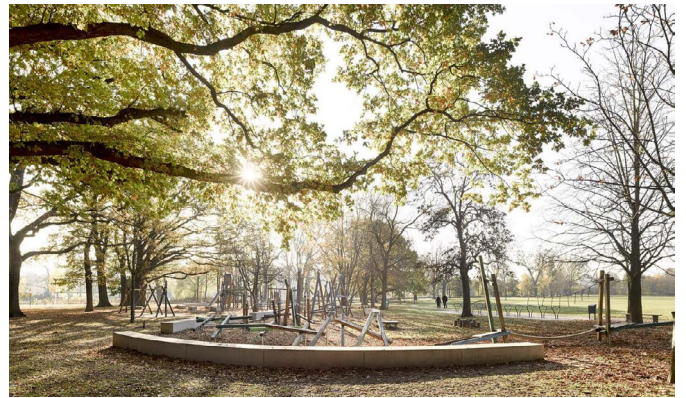
- sportterreinen moeten op een robuuste en duurzame manier uitgevoerd worden. Er moet extra aandacht besteed worden aan de akoestiek door bv met geluiddempende materialen of sportkooien te voorzien.

Voorschriften voor het Plein.

- de verlichting en fietsbeugels volgen de voorschriften voor de coulissen.

- de balustrade langs het kanaal moet de voorschriften van het BKP volgen.

- er moeten op strategische plaatsen zitelementen voorzien worden. Deze moeten een robuust karakter hebben.



2. MOBILITEIT

1.1 HUIDIGE SITUATIE EN NETWERKEN

Het gebied binnen de contouren van het masterplan is in de huidige situatie relatief vlot bereikbaar voor de verschillende vervoersmodi. Het centrale deel van het studiegebied bestaat hoofdzakelijk uit lokale wegen met een beperkte infrastructuur voor zachte weggebruikers. Het comfort en de verkeersveiligheid van de actieve weggebruikers binnen het studiegebied is dan ook relatief slecht in de huidige situatie met veel conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en actieve weggebruikers.

Het studiegebied wordt omzoomd door twee belangrijke verkeersaders, de N266 Tweestationsstraat en de N6 Bergensesteenweg. Langs deze verkeersaders liggen ook de belangrijkste buslijnen die het studiegebied van openbaar vervoer voorzien. Het Vanderveldeplein, waar

o.a. de buslijnen langs de N6 en tramlijn 81 samenkomen, is de belangrijkste openbaar vervoersknoop binnen het studiegebied. Naast het openbaar vervoer vervult dit plein ook een belangrijke rol als knoop voor actieve weggebruikers en gemotoriseerd verkeer.

1.1.1 NETWERKEN

Het gewestelijke mobiliteitsplan "Good Move" heeft voor de verschillende vervoersmodi (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, personenvervoer en zwaarvervoer) netwerkengeselecteerd. De gedefinieerde netwerken zijn gebaseerd op een specialisatie in drie categorieën (Plus, Comfort en Wijk). Binnen het studiegebied zijn voor alle vervoersmodi nagenoeg alle categorieën vertegenwoordigd, hetzij aan de rand van het studiegebied, hetzij in het centrale deel van het studiegebied.

Voetgangers

Het Vanderveldeplein vormt de belangrijkste knoop binnen het voetgangersnetwerk. Onder andere de Wayezstraat en Emile Carpentierstraat, geselecteerd als Plus-netwerk, connecteren op deze knoop. De Vaardijk is geselecteerd als Comfort-Netwerk als verbinding tussen het centrale deel van het studiegebied en het Vanderveldeplein. Meer zuidelijk is ook de Grondelstraat aangeduid als comfortnetwerk.

Naast het "Good Move"-netwerk zijn er binnen het BBP Biestebroek ook enkele verplichte en indicatieve doorgangen voor voetgangers opgenomen. Deze doorgangen moeten voor een optimale doorwaadbaarheid van het gebied voor voetgangers zorgen, waarbij de belangrijkste assen en attractiepolen binnen het studiegebied met elkaar verbonden worden.

Fietsers

De fietssnelwegen “Kanaalroute Zuid” en “L28” zijn de belangrijkste fietsverbindingen binnen het studiegebied. Beide behoren tot het Fiets-GEN en zijn geselecteerd als PLUS-netwerk binnen het gewestelijke mobiliteitsplan “Good Move”. De fietssnelweg “L28” kruist de “Kanaalroute Zuid” t.h.v. het Vanderveldeplein en volgt verder het tracé van de spoorweg tot de Tweestationsstraat, eveneens geselecteerd binnen Plus-netwerk. In het zuidwestelijke deel van het studiegebied behoort de Marchantbrug en Klein-Eilandstraat tot het Comfortnetwerk als verbinding tussen de “Kanaalroute Zuid” en de Tweestationsstraat.

OV

De huidige OV-assen langs de Bergensesteenweg en de

Tweestationsstraat aan de rand van het studiegebied zijn geselecteerd als comfort-netwerk binnen het gewestelijk mobiliteitsplan “Good Move”. In het kader van het nieuwe Brusselse Busplan zal de frequentie van de bussen in de Tweestationsstraat verhogen met de invoering van de nieuwe buslijn “68”.

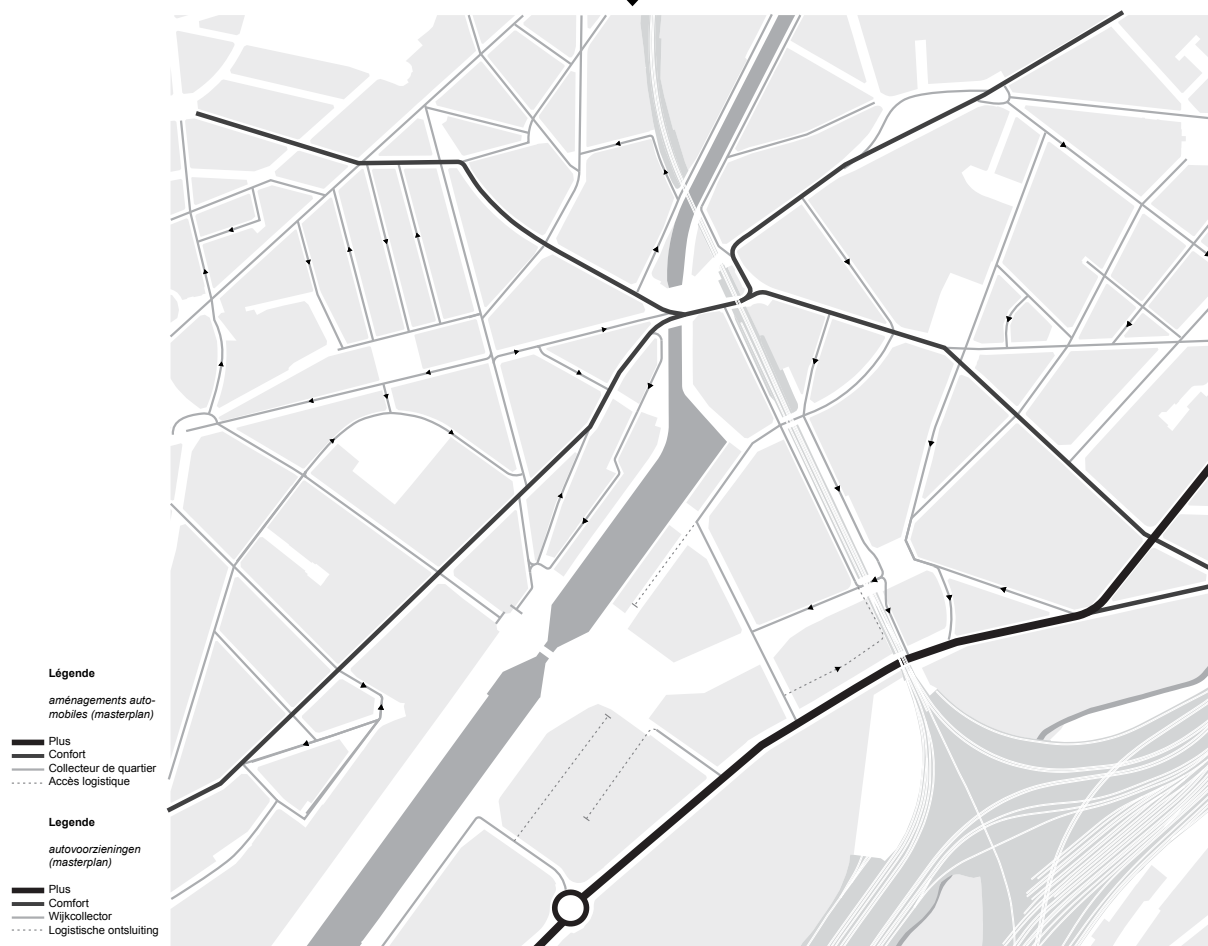
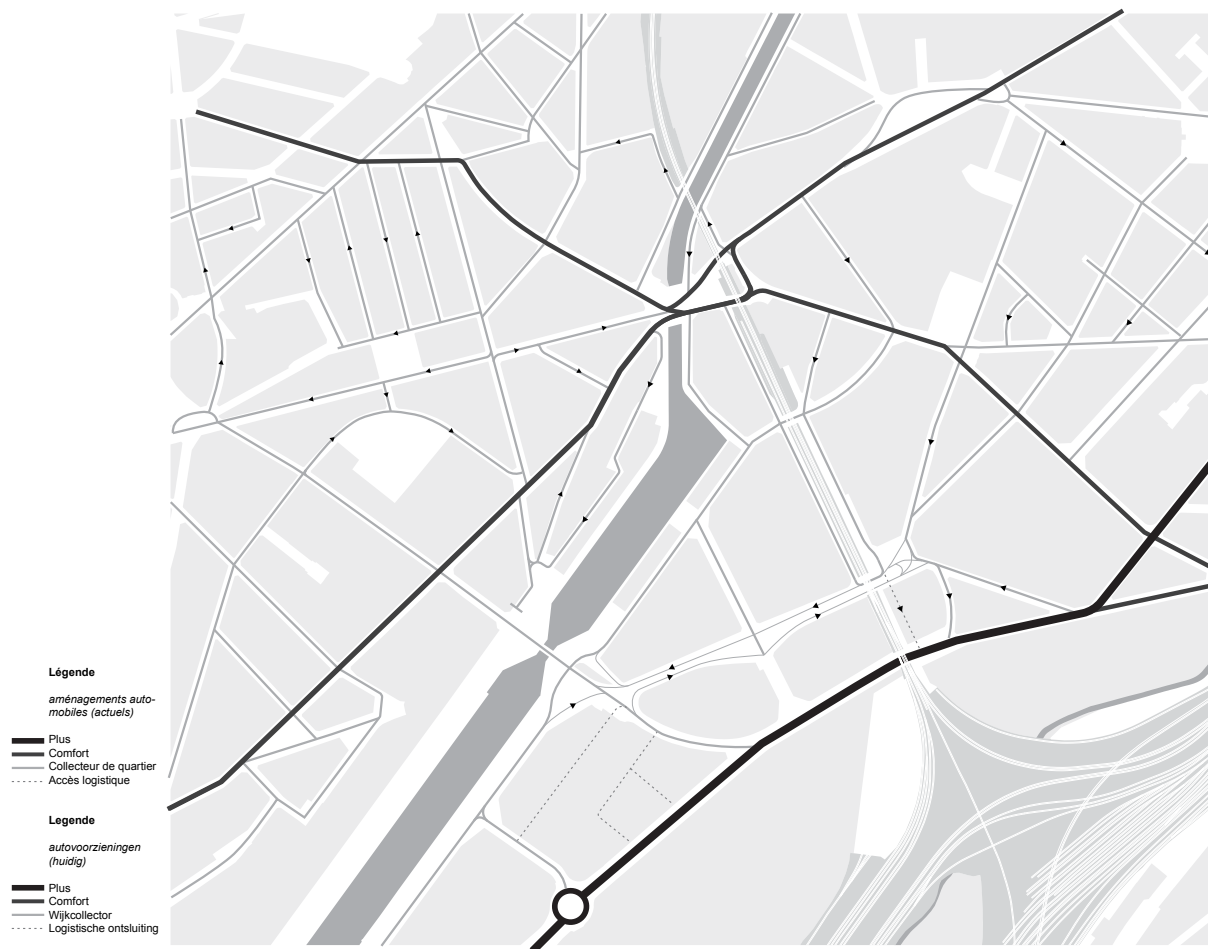
Personenvervoer

De Tweestationsstraat verbindt het studiegebied met de R0 (op- en afrit 17) en vormt zo de belangrijkste invalsweg richting het studiegebied voor het autoverkeer (Plus-netwerk). Op het Vanderveldeplein komen vier wegen samen geselecteerd binnen het comfort-netwerk waaronder de Bergensesteenweg en Emile Carpentierlaan. Het centrale deel van het studiegebied bestaat uit wegen geselecteerd als wijknetwerk. In deze zone primeert de verblijfsfunctie boven

de verplaatsingsfunctie. Dit gebied dient zo autoluw mogelijk ingericht te worden met focus op lokale verplaatsingen.

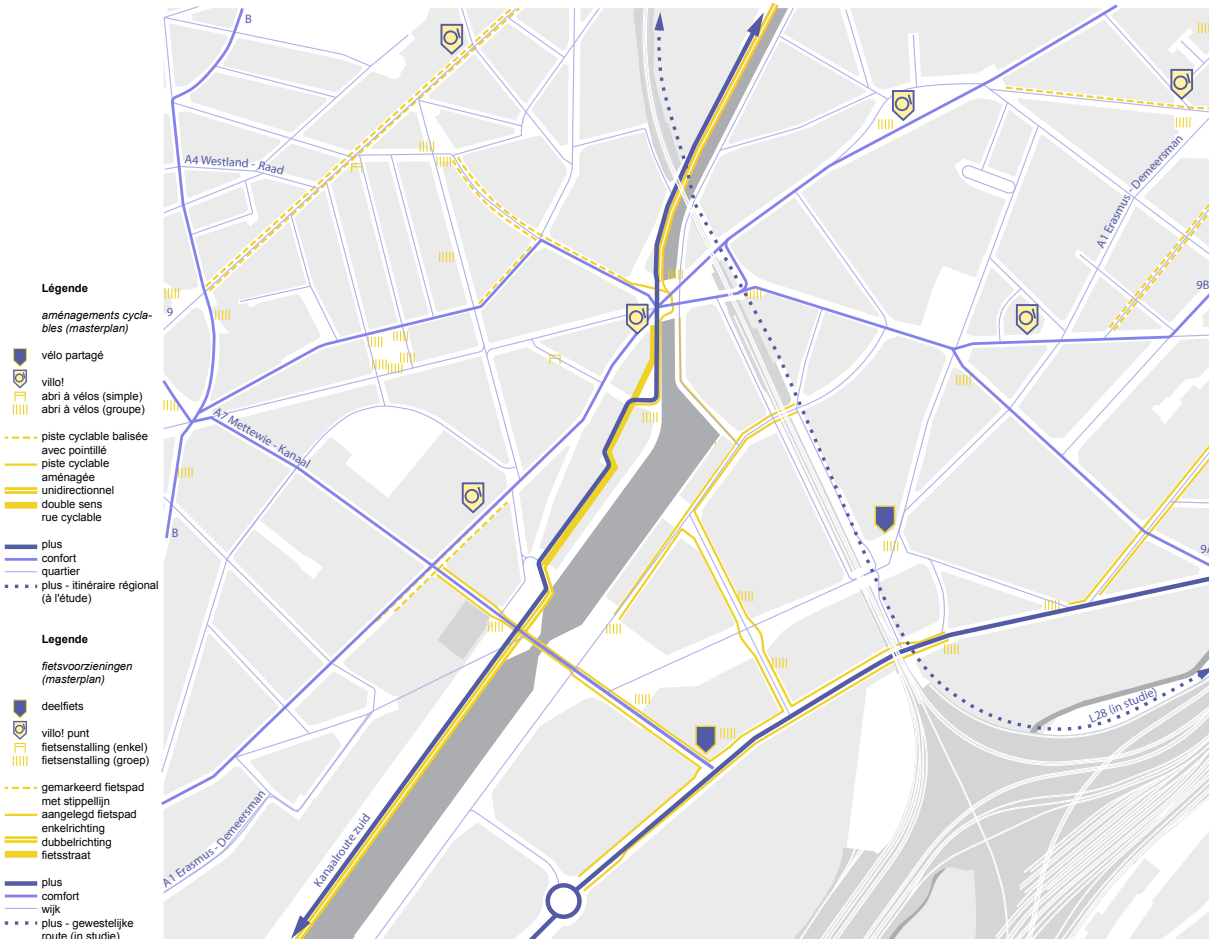
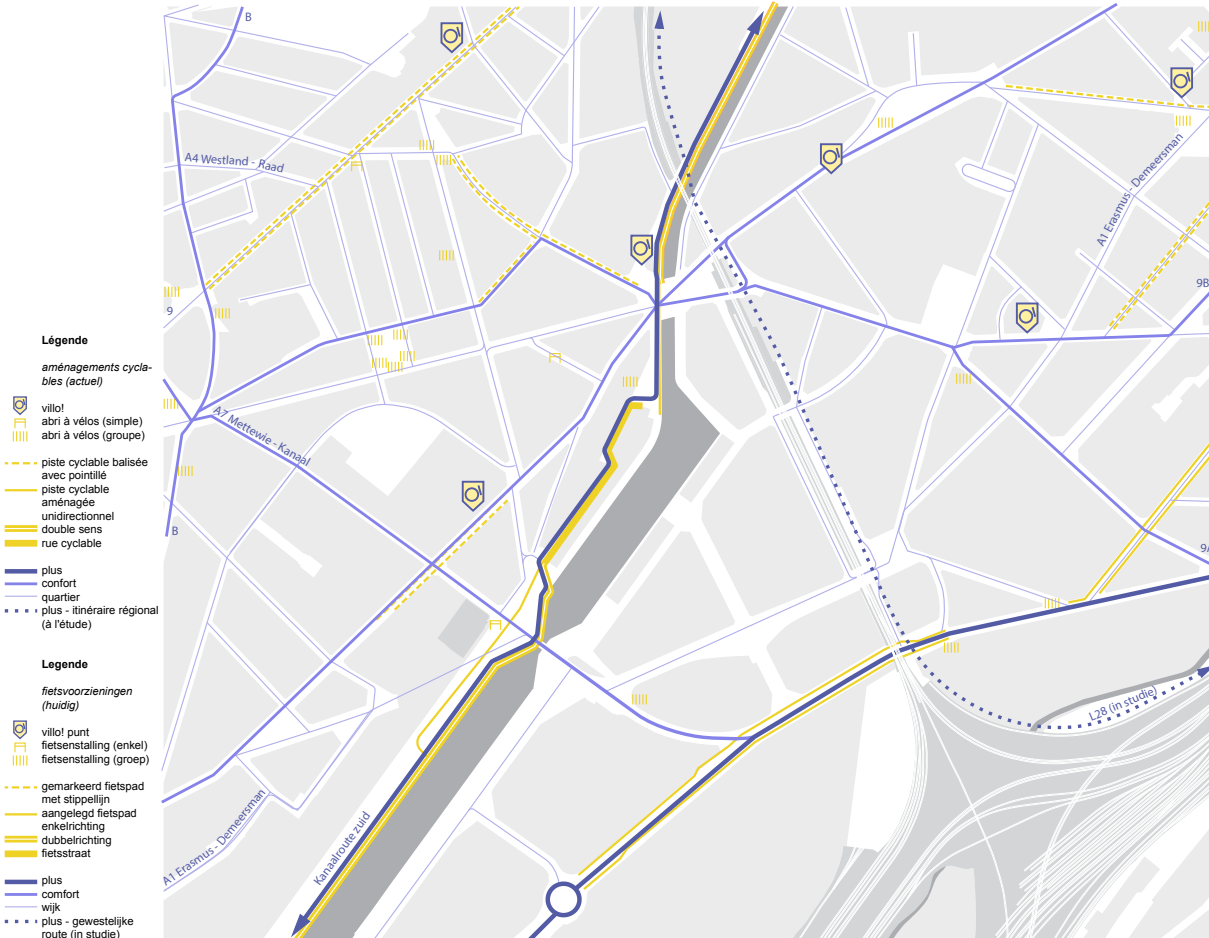
Vrachtverkeer

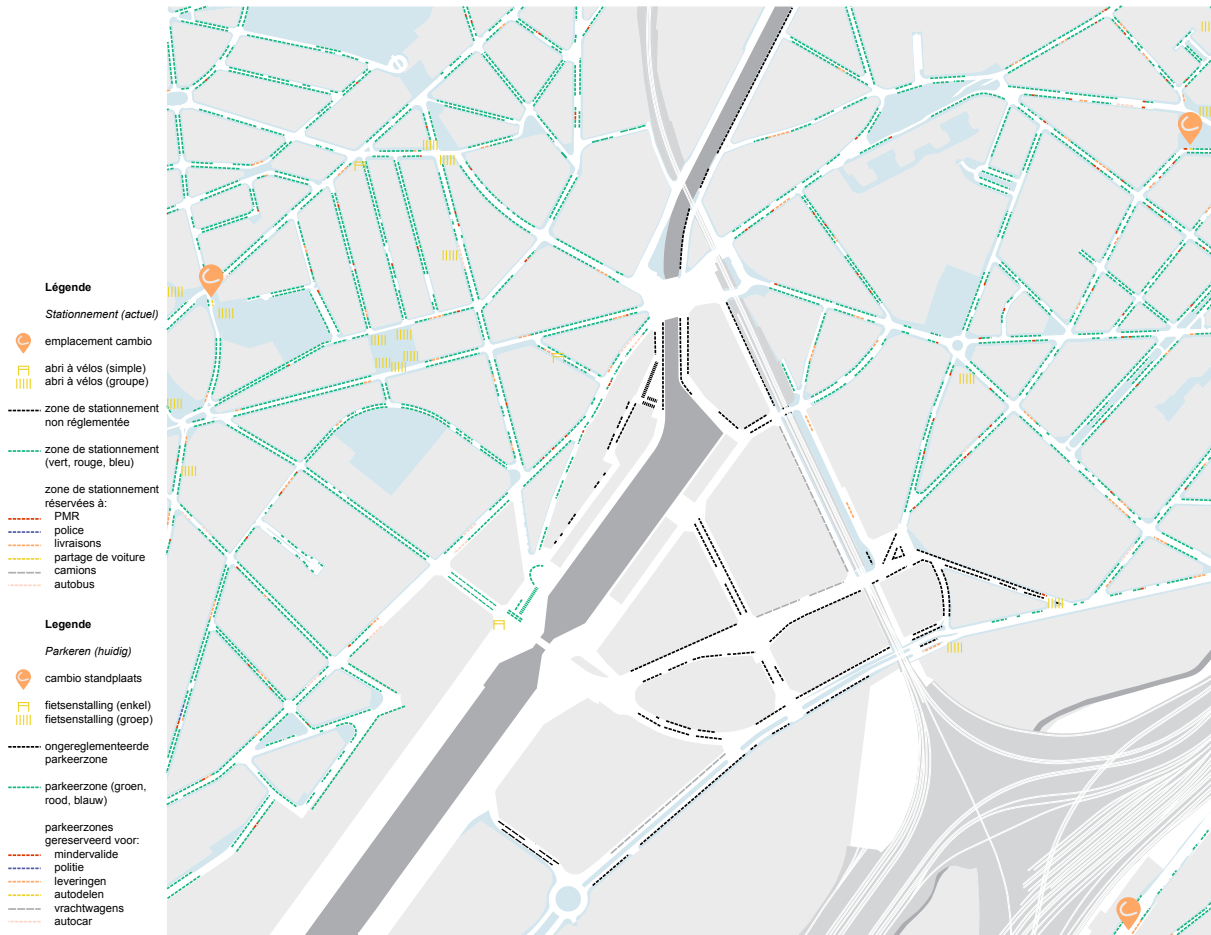
Binnen het vrachtnetwerk wordt de Dantestraat als comfort-netwerk geselecteerd (in tegenstelling tot het autonetwerk). De Dantestraat fungeert hierbij als connectie tussen de Tweestationsstraat en het Vanderveldeplein voor het vrachtverkeer.

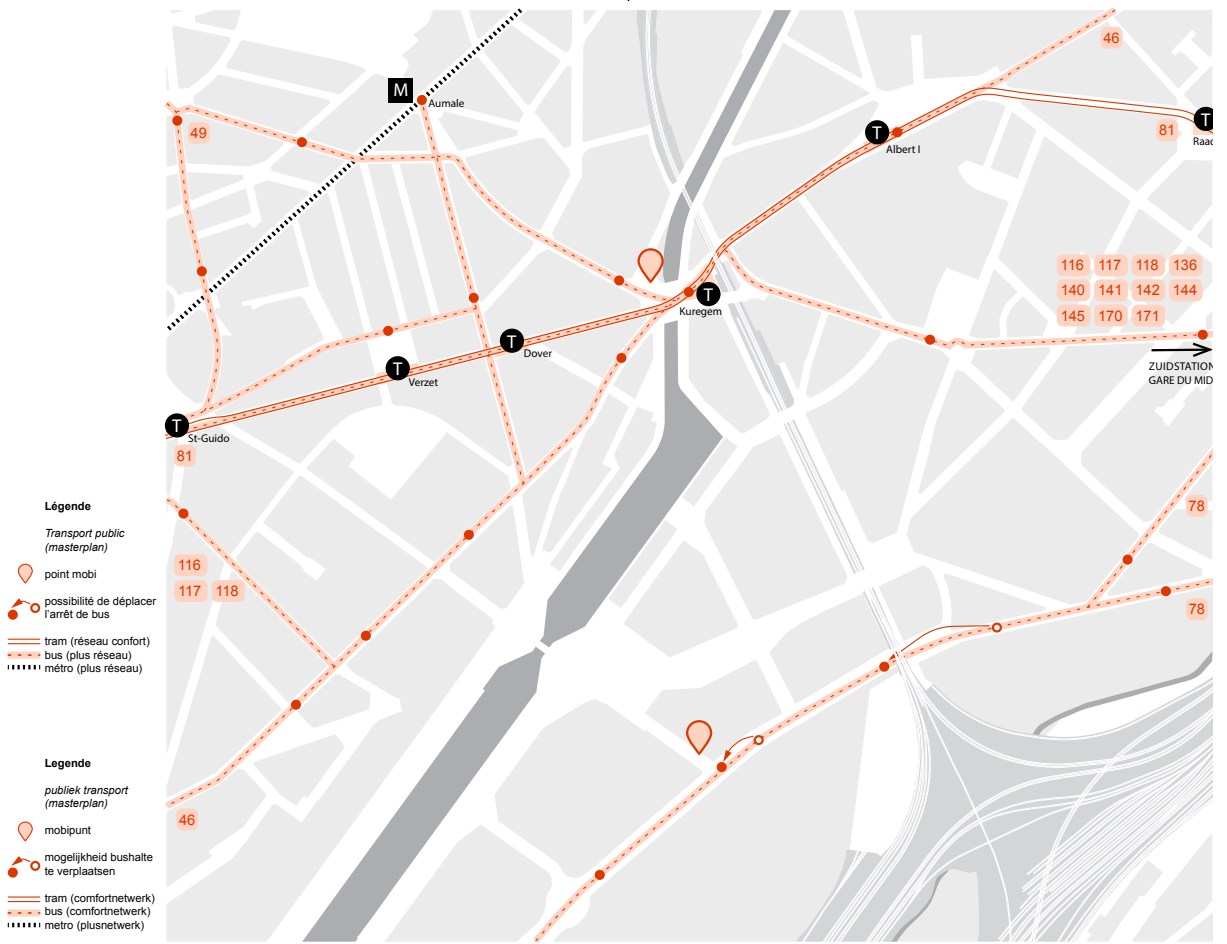
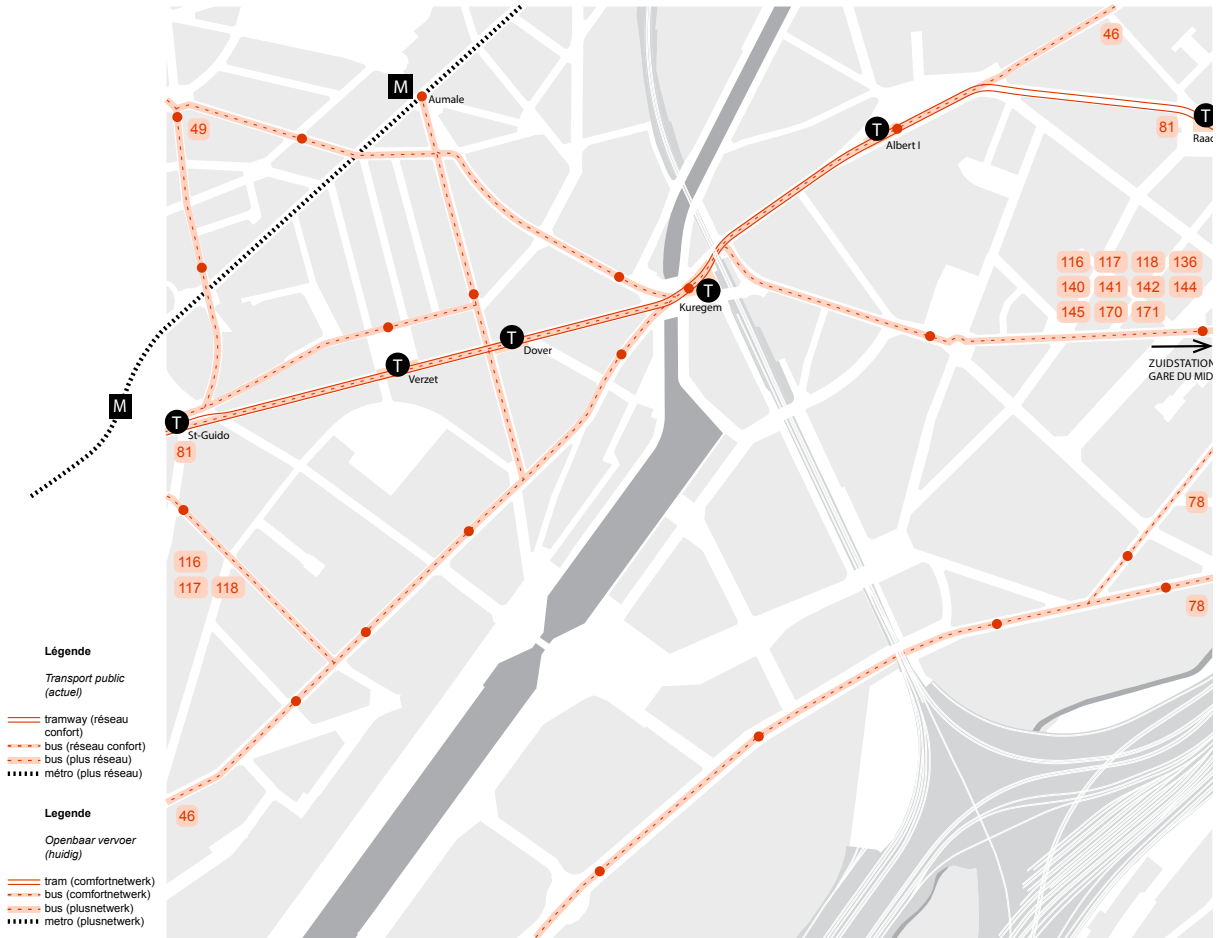












1.2 VISIE EN MASTERPLAN

1.2.1 BIESTEBROEK BEREIKEN

Binnen de contouren van het masterplan zitten een veelheid aan functies vervat (wonen, handel, recreatie, scholen, horeca, ...). Deze veelheid aan functies brengen ook telkens verschillende mobiliteitsprofielen met zich mee. Door in te zetten op een multimodale bereikbaarheid van het gebied wordt getracht deze verschillende functies en mobiliteitsprofielen met elkaar te verweven.

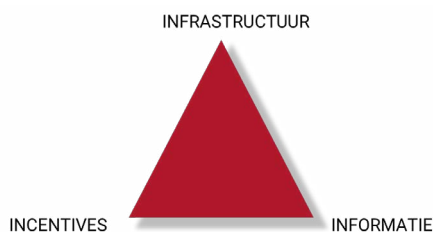


FIG 1

Regel van de drie I's

In het masterplan worden directe en comfortabele voetgangersverbindingen voorzien die zowel een recreatief als functioneel karakter hebben. Deze assen zorgen er samen met de doorsteken, opgenomen in het BBP, voor dat het vlot te voet bereikbaar wordt vanuit de volledige ruimere omgeving. In het masterplan wordt eveneens ruimte voorzien voor de realisatie van de bovenlokale fietsverbindingen langs en doorheen het studiegebied. Deze worden maximaal geconnecteerd op de lokale fietsverbindingen. De goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers van het studiegebied biedt ook voordelen voor het openbaar vervoer. Het volledige studiegebied ligt op minder dan 20 min wandelen en 10 minuten fietsen van het station Brussel-Zuid. De nieuwe comfortabele verbindingen en doorsteken voor voetgangers zorgen ervoor dat er overal in het studiegebied binnen de 400m (of 5 min wandelen) een OV-halte ligt. Nagenoeg het volledig studiegebied ligt op minder dan 10 min. wandelen van het Vanderveldeplein

(knoop van zowel tram- als buslijnen). Binnen het masterplan zijn er verschillende pistes onderzocht om de connectie met het OV-netwerk verder te verbeteren. Het verschuiven van buslijn 78 richting het Grondelpark en het creëren van een nieuwe busverbinding over de Marchantbrug waren hierbij mogelijke pistes. Gelet op de beperkte wandelafstand tot het bestaande OV-netwerk, de grote ruimtelijke impact en efficiëntieverlies van de lijnvoering zijn deze opties niet weerhouden in het masterplan. De OV-haltes langs de Tweestationsstraat verschuiven en laten aansluiten op de nieuwe voetgangersdoorsteken richting het studiegebied wordt daarentegen wel als een interessante piste gezien om verder te onderzoeken. Voor het gemotoriseerd verkeer zal het Vanderveldeplein en het kruispunt tussen de Tweestationsstraat en de Dantestraat de belangrijkste toegangspoorten zijn.

Naast multimodale bereikbaarheid wordt er ook gestreefd om het gebied maximaal combi bereikbaar te maken door vlotte overstappen te creëren tussen de verschillende vervoersmodi. Het Vanderveldeplein is een uitgelezen locatie om die combimobiliteit maximaal te faciliteren in de vorm van een mobipunt. De aanwezigheid van deelmobiliteit (deelsteps, -fietsen, -wagens, ...) in de directe nabijheid van de openbaar vervoersvoorzieningen zijn hierbij essentieel. Daarnaast spelen de informatie (bv. data-uitwisseling tussen de verschillende systemen) en incentives (bv. lockers om visibiliteit en aantrekkening van het mobipunt te verhogen) terug een belangrijke rol.

Naast vaste (fietsen)stallingen kan deelmobiliteit ook gefaciliteerd worden door "Hotspots" voor deelmobiliteit waarbij verschillende vormen van deelmobiliteit een "shared space" krijgen. Dit laat toe om ook kleinschaligere mobipunten te creëren die een vlotte overstap mogelijk maken. Onder andere het kruispunt tussen de Bergensesteenweg en de Klein-Eilandstraat is hiervoor een mogelijke locatie.



FIG 2

Hotspot Deelmobiliteit

1.2.2 VERPLAATSEN BINNEN BIESTEBROEK

Het studiegebied valt grotendeels binnen de maas van het gemotoriseerd (personen)verkeer van het gewestelijke mobiliteitsplan "Good Move" met Plus-netwerk (Tweestationsstraat) en Comfort-netwerk (Bergensesteenweg en Emile Carpentierstraat) aan de rand van het gebied. De contouren van deze maas omvatten een autoluw gebied met focus op lokale ontsluiting waarbij de verblijfsfunctie primeert.

Bij het ontwerp van de publieke ruimte is een MCA of Multicriteria-analyse opgesteld om de gemaakte keuzes af te toetsen aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van het studiegebied. Voor vijf deelzones binnen het studiegebied werden verschillende scenario's afgetoetst aan de MCA. Hieruit is een samengesteld voorkeursscenario naar voorgekomen dien in grote lijnen de circulatie binnen het Masterplan weergeeft. Hieronder de belangrijkste krachtlijnen van het voorkeursscenario:

- Marchantbrug enkel toegankelijk voor actieve weggebruikers (in functie van verkeersveiligheid en comfort van actieve weggebruikers).
- Dantestraat en Zoutstraat als belangrijkste connectie voor

gemotoriseerd verkeer (in functie van een optimale ontsluiting voor het (zwaar) verkeer en de omliggende straten autoluw te houden).

- Doorgaand gemotoriseerd verkeer in park- en schoolomgevingen (Grondelpark, Grondelplein en Klein-Eilandstraat) maximaal beperken (in functie van verkeersveiligheid, leefbaarheid en comfort actieve weggebruikers).

- Keuze voor fietsstraten op belangrijke fietsverbindingen met lokaal gemotoriseerd verkeer (in functie van verkeersleefbaarheid en comfort zachte weggebruikers).

In het addendum is de uitgebreide MCA-analyse voor de verschillende deelzones terug te vinden.

Daarnaast worden ook enkele richtlijnen vastgelegd voor de routes toegankelijk voor de hulpdiensten. Hiervoor is het cruciaal om rekening te houden met de noden en de voorziene routes van alle toekomstige bouwprojecten, alsook de bestaande routes te behouden. Voor de meeste straten is de plaats voor de hulpdiensten vanzelfsprekend, nl op de rijweg. Ook voor de nieuwe straatprofielen is hiermee rekening gehouden. De zones die meer aandacht vragen zijn alle pleinen en het park. In de kaart hiernaast worden enkele routes vastgelegd. Op alle pleinen wordt telkens een strook van 8m vrijgehouden in de verharding voor de passage van de brandweer. In het park kan dit best gecombineerd worden met de paden of voorzien worden in een duidelijk aangeduide route in bv versterkt gras. De route voor de brandweer moet steeds leesbaar blijven.

1.2.3 VERBLIJVEN IN BIESTEBROEK

Het masterplan combineert een kwaliteitsvolle publieke ruimte met een efficiënt verkeerssysteem dat de veelheid aan functies bedient. In de hiervoor beschreven MCA wordt reeds aandacht besteed aan de impact van het verkeerssysteem op de (verblijfs) kwaliteit van de publieke ruimte.

Daarnaast speelt ook het stallen van voertuigen een belangrijke rol in de kwaliteit van de publieke ruimte. Verplaatsingen met het openbaar vervoer (op de haltes na) en te voet vereisen geen stallingsruimte. Voor fietsers en gemotoriseerd verkeer is er wel parkeerruimte nodig. Het masterplangebied omvat verschillende private ontwikkelingen met hun eigen programma en parkeervoorzieningen. Bij deze ontwikkelingen worden geen bijkomende parkeerplaatsen voor gemotoriseerd voorzien op het publiek domein om de aantrekking van het gemotoriseerd verkeer te beperken en de alternatieve vervoersmodi maximaal te stimuleren. Plaatsen voor leveringen (laden en lossen) en mindervalideparkeerplaatsen vormen hierbij een uitzondering. Ook in de schoolomgevingen worden er bijkomende parkeerplaatsen ingericht voor het ophalen en afzetten van schoolgaande kinderen. Dit wordt eveneens tot een minimum beperkt (bv. 20 parkeerplaatsen in de schoolomgeving van het Grondelpark) als sturend element richting een zo laag mogelijk wagengebruik voor schoolactiviteiten. Op het publiek domein in bestaande woonomgevingen wordt er eveneens gekozen om het aantal parkeerplaatsen te beperken waar mogelijk.

Bijvoorbeeld: Het huidige parkeerplein t.h.v. de Biestebroekkaai wordt ingericht als verblijfsruimte waarbij het aantal parkeerplaatsen teruggebracht wordt tot vier. Het aantal voorziene parkeerplaatsen houdt rekening met het aantal aanpalende woningen (10) en het feit dat 1 op 3 Brusselse gezinnen geen wagen bezit (Good Move). Gelet op de nabijheid van het Vanderveldeplein als mobiliteitspunt is een beperkt aantal parkeerplaatsen op deze locatie zeker te verantwoorden.

De afgelopen jaren werd er een dalende tendens in het wagenbezit en gebruik waargenomen. Daarmee samenhangend is ook het ruimtegebruik voor parkeren evolutief. Gelet op de impact van het parkeren op de ruimtelijke kwaliteit is het

interessant de parkeernoden binnen het studiegebied te blijven evalueren. Indien de parkeerbehoefte binnen het studiegebied verder daalt, kan de parkeerruimte een andere invulling krijgen. Enerzijds kan de nieuwe

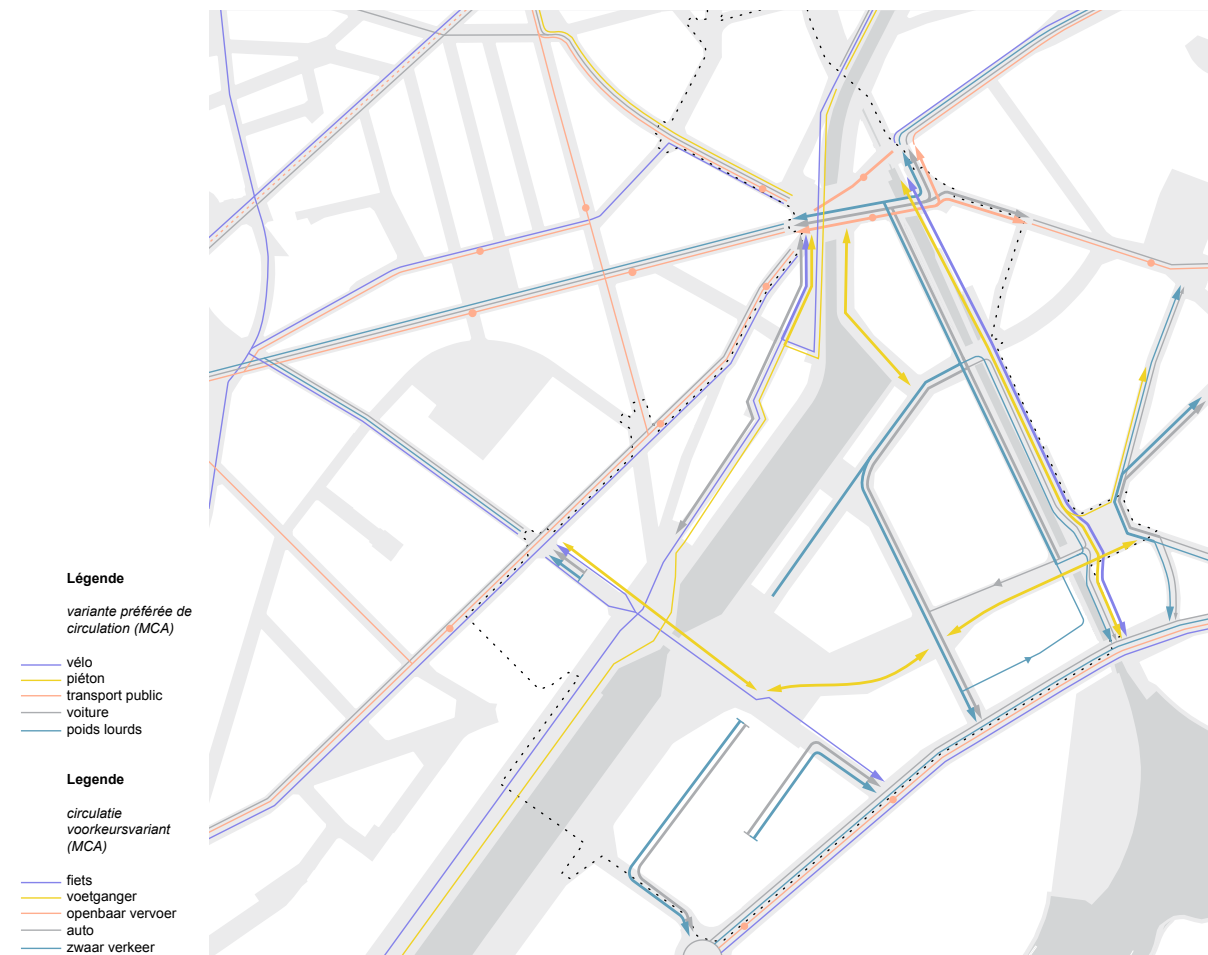


FIG 3
Evolutieve parkeerruimte

invulling een verdere vergroening van het studiegebied betekenen anderzijds kan de nieuwe invulling de modal shift verder stimuleren door bijkomende fietsenstallingen te voorzien.

Het evolutief proces kan eveneens op korte termijn gefaciliteerd worden door te werken met een "shared space" voor parkeren. Hierbij geldt het principe "first come, first served" waarbij parkeerruimte gebruikt kan worden door zowel fietsers als auto's afhankelijk van de nood van het moment.

Tegenover een dalende tendens in het wagenbezit wordt een stijgende tendens in het fietsgebruik en -bezit waargenomen. Ook hierbij is het belangrijk blijvend in te spelen op de veranderende fietsparkeerbehoefte. De voorziene stallingen in het masterplan gaan uit van een geschatte parkeerbehoefte nabij de belangrijkste attractiepolen van de publieke ruimte. Om in te spelen op een mogelijke hogere fietsparkeerbehoefte in de realiteit wordt in het masterplan telkens mogelijke uitbreidingsruimte voorzien. Deze uitbreidingsruimte kan zowel ingezet worden om het stijgend gebruik van de private fiets als de deelfietsen op te vangen.





1.3 SYNTHÈSE

Het masterplan streeft naar een duurzaam verkeerssysteem die zo efficiënt mogelijk de verschillende functies binnen het studiegebied bediend. De bereikbaarheid van de duurzame vervoersmodi primeert

door zowel in te zetten op kwalitatieve verbindingen als het faciliteren van combimobiliteit met behulp van mobipunten. De circulatie van het gemotoriseerd verkeer houdt maximaal rekening met de leefbaarheid van de omgeving, de kwaliteit van de ruimte en de verkeersveiligheid

t.o.v. de belangrijkste fiets- en voetgangersassen. De ruimte voor parkeren wordt als evolutief beschouwd en kan gebruikt worden als sturend element richting een duurzamere modal split.

3. DUURZAAMHEID EN KLIMAAT

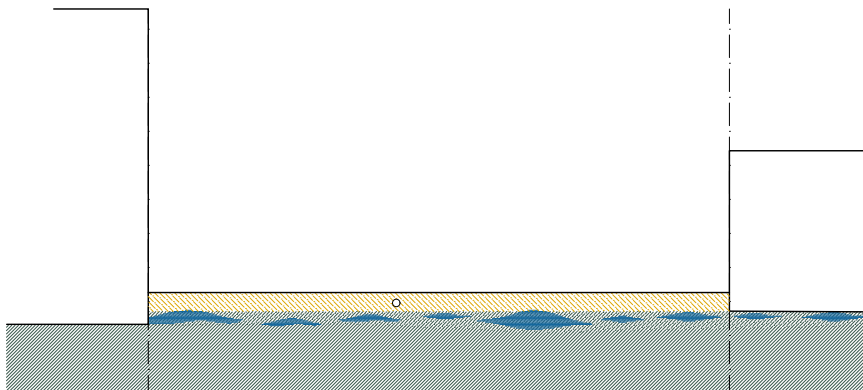
BODEM

Dit hoofdstuk wordt later aangevuld in overleg met Leefmilieu Brussel.

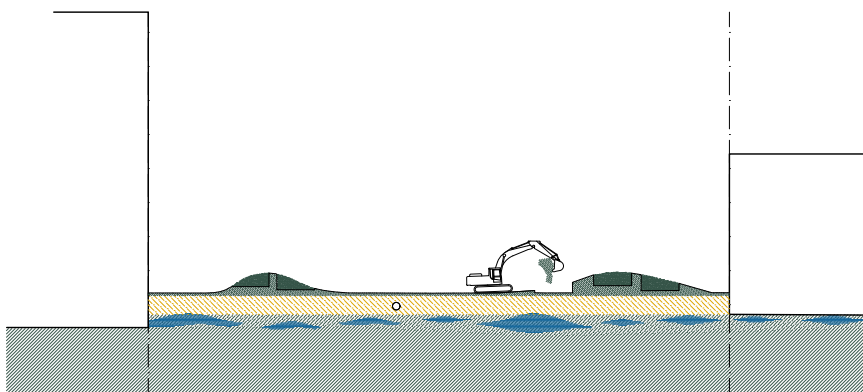
Korte stand van zake:

De meest problematische vervuiling situeert zich in de zone van het toekomstige park. Daar ligt namelijk een groot olievlek boven op het grondwater. Zijn grootte, stabiliteit en strategie om het te saneren zullen onderzocht worden. In afwachting worden er momenteel enkele scenario's open gehouden voor het uitwerken van het park en het creëren van een systeem van wadi's. In de volgende fase zullen de scenario's verder afgetoetst worden met de betrokken partijen en naar kosten toe.

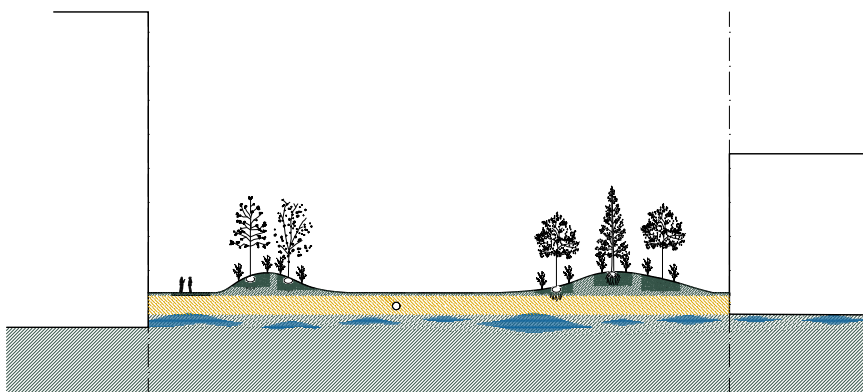
De snedes hiernaast tonen op schematische wijze het meest nadelige scenario waarbij de vervuilde grond op de site behouden moet worden. In de minst aangetaste delen van het park kan de topografie wel vrij gemodelleerd worden en een wadi toegevoegd worden. In het meest vervuilde deel, zie BIJLAGE 2, kan er een strategie aangesproken worden waarbij het bestaande peil behouden wordt en er strategisch nieuwe teelaarde kan toegevoegd worden om aanplantingen toe te laten.



bestaande toestand : de vervuilde grond blijft op zijn huidige plek

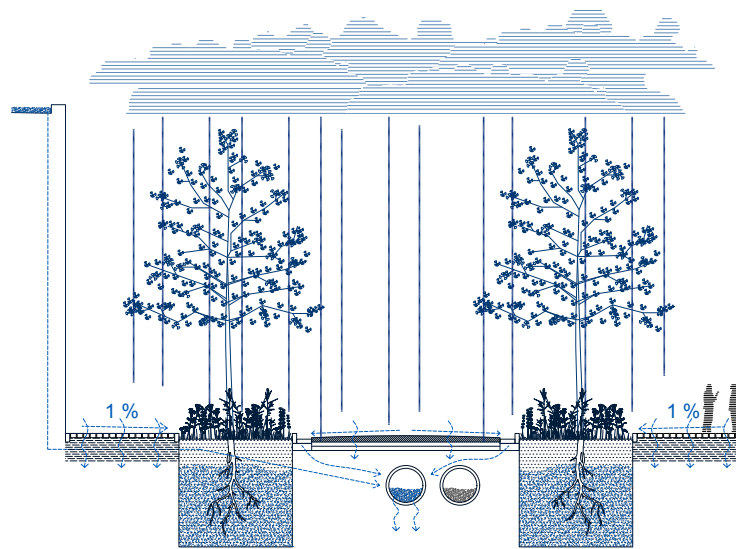


nieuwe (teel)arde wordt strategische toegevoegd om beplanting toe te laten



een nieuw glooiend landschap kan zo ontstaan zonder de vervuilde grond te moeten afgraven

REGENWATERBEHEER



principesnedes coullissen

Het doel is om binnen de wijk een **hemelwaterneutraal openbaar domein** te realiseren. Dit betekent dat al het hemelwater dat op het terrein valt zoveel mogelijk geïnfiltreerd wordt. Per zone wordt onderzocht wat de doeltreffendste wijze van buffering en infiltratie is zonder hierbij het gebruik van de openbare ruimte te hypothekeren. De resultaten van de infiltratieproeven op de site zullen doorslaggevend zijn voor de realistische scenario's m.b.t. waterhuishouding en het ontwerp van bepaalde ruimtes. Voorafgaand dienen dan ook peilbuizen geplaatst en infiltratieproeven uitgevoerd te worden. De infiltratiezones worden berekend dat ze qua capaciteit voldoen om een bui T20 te bergen. Nagegaan wordt of een bui T100 tot de opties behoort. Gezien de ligging van de site in de vallei van de Zenne en de bodem vooral uit kleigrond bestaat, zal de infiltratiecapaciteit beperkt zijn. Daarnaast moet er ook rekening gehouden met de aanwezige vervuiling van de bodem, zoals besproken in het vorige punt.

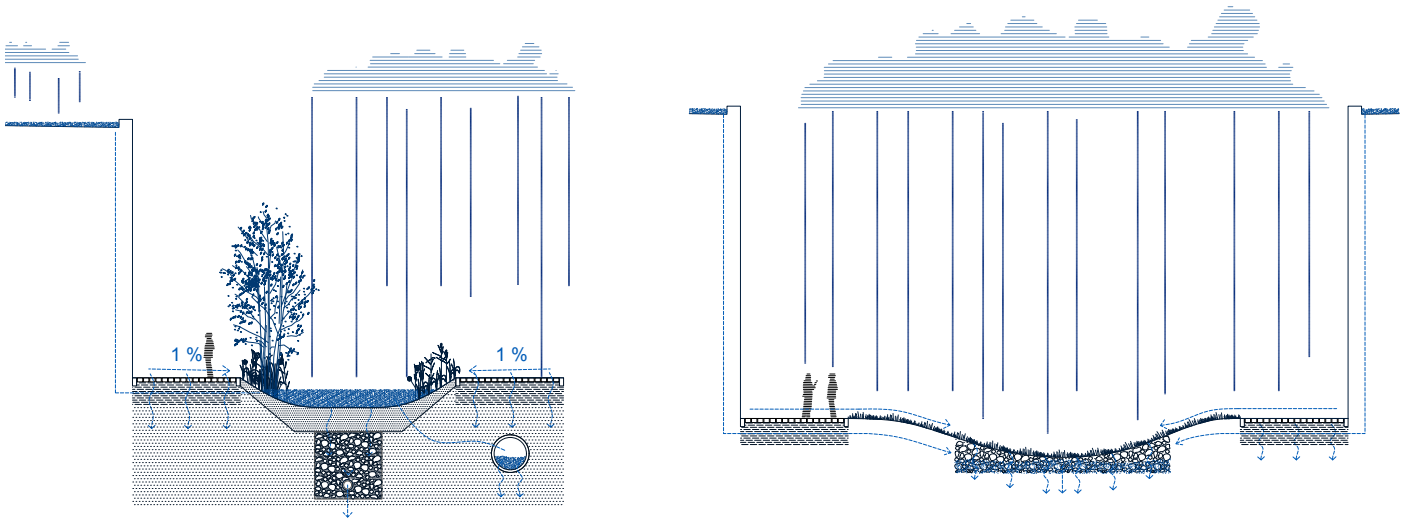
Langs de straten en publieke pleinen kunnen diverse strategieën toegepast worden om de buffer en infiltratiecapaciteit te maximaliseren. Zo stellen we voor om voor elke boom een **grote boomspiegel** te voorzien waarnaar het regenwater van het

voetpad geleid wordt. Om de bomen volwaardig te laten uitgroeien worden de bomen voorzien van voldoende wortelruimte. De **skeletbodem** die we hiervoor aanwenden, houdt enerzijds het water vast zodat het maximaal ten gunste van de bomen komt, anderzijds vormt dit ook onder de verharding een drainerend massief die het overtollige water kan afgeven aan de ondergrond. Vanuit dit oogpunt worden de kolken en lijngoten, die de verharding afwateren, met drains aangesloten op de zones met skeletbodems. Verder kan de keuze van drainerend funderingen en materialen voor bv de voetpaden het water leiden naar de skeletbodem of verder laten infiltreren.

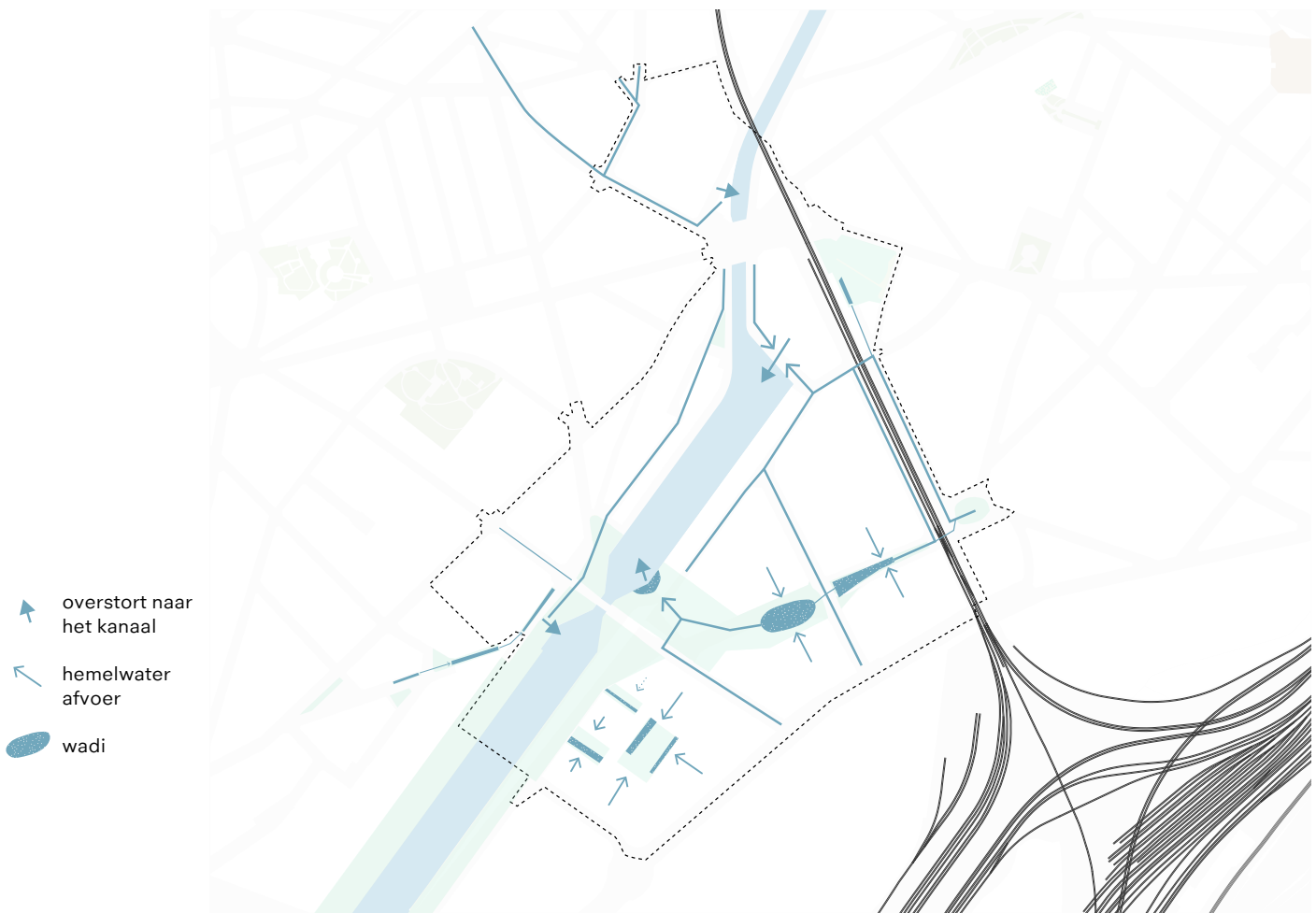
De grootste groene ruimte is het park. Deze lag tot het midden van de 20e eeuw op één van de zijarmen van de Zenne. Dit nodigt uit om in deze ruimte het **hemelwater** tot een deel van de **beleving** om te vormen. De verharding daar wordt beperkt tot een minimum. Het park kan dienen als een bufferzone voor de hele wijk. Afhankelijk van de infiltratiecapaciteit van de grond, kunnen we een **systeem van wadi's** aanleggen. Het afkoppelen van gebouwen naar het wadi systeem is een mogelijkheid die afgestemd moet worden met elk lopend project. Naast het verminderen van het overstromingsrisico bevorderen

wadi's de biodiversiteit, temperen ze de effecten van hitte-eilanden in het stedelijk landschap en kunnen ze ingezet worden als speelelement. Kortom dragen ze in de algemene zin bij tot de verbetering van de levenskwaliteit.

Het rioleringsstelsel op de site zal, dankzij de grote ontwikkelingen, grotendeels heraangelegd moeten worden. Dit is de uitgelezen opportuniteit om een volledig **gesplitst rioleringsstelsel** aan te leggen in de nieuwe buurt. Onder de weg kan een collector met **poreuze buizen** voorzien worden voor hemelwater afkomstig van de aangrenzende gebouwen. Deze kunnen al dan niet ingezet worden als vertraagde afvoer en buffer voor delen waar geen infiltratie mogelijk was. Langs het park, kunnen de regenwaterbuizen verbonden worden in het systeem van wadi's. Hierna is een **overstort naar het kanaal** mogelijk. Er is reeds één overstort voorzien aan het Biestebroekplein voor het project Key West. De mogelijkheid om een tweede te plaatsen ter hoogte van het park, moet afgestemd worden met de Haven van Brussel. Dit ambitieus plan vraagt echter wel een zeer goede coördinatie met alle betrokken partijen. Zowel Vivaqua en Leefmilieu Brussel, als de verschillende projectontwikkelaars moeten tijdig gecontacteerd worden.



principesnedes wadi's in het park : droge en natte wadi



principeschema regenwaterbeheer

BEPLANTING EN BIODIVERSITEIT

De Biestebroeksite sluit aan op het bestaande netwerk van groene ruimten in Brussel die het oude tracé van de Neerpedebeek en de zijarm van de Zenne volgen. Op de site zelf wordt gestreefd naar aaneensluitende groene ruimtes die een robuust groen-blauw netwerk vormen. Binnen dit geheel is het de ambitie om een verscheidenheid aan biotopen toe te laten. Daarom werken we maximaal met gradiënten: van vochtig naar droog, van open naar gesloten beplanting. Door het spelen met topografie en de veranderende contexten, kan er een breed palet aan beplantingstypologieën voorzien worden die op een eigen manier een rol spelen in het aanwakkeren van biodiversiteit.

Het Park wordt de belangrijkste groene ader van de nieuwe wijk. De verschillende benaderingen van waterinfiltratie laten andere vegetatie toe om te floreren. In de smallere zone langs het Grondelsstraat wordt een drassige wadi ingeplant met wildere, waterminnende oevervegetatie en struiken. Deze kan grotendeels ontoegankelijk zijn waardoor de fauna en flora welig kan tieren. Verder wordt het park een groene glooiing, die vanaf de gevels gradueel minder wild en drassig wordt en die herinnert aan de vallei. Zo ontstaat er een gradiënt van drogere beplanting op de hogere heuvels naar de beplanting die graag natte voeten heeft. Aan het kanaal kan opnieuw een natte zone aangelegd worden met oevervegetatie. Het sluit zo aan bij de oevervegetatie die langs het Schipperijdok voorzien wordt door het BKP. De bomen in het park moeten kunnen uitgroeien tot ware toekomstbomen. Een wijkers-blijvers systeem kan de kans geven aan waterminnende pionierssoorten snel een groen beeld te scheppen. Een beheersplan op maat moet afgestemd worden met de toekomstige beheerder.

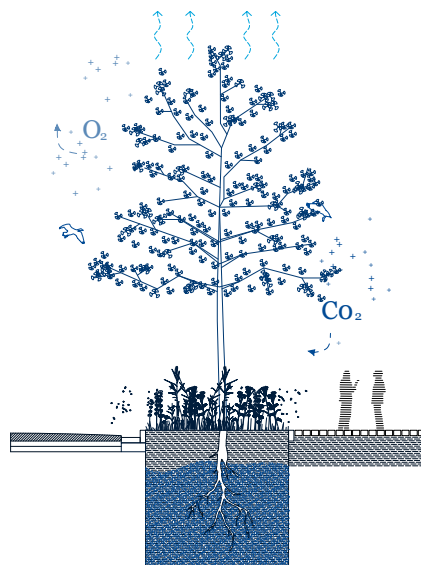
Het Schipperijdok kan één van de markantste groene plekken worden

binnen het Brussels Gewest. Om zijn landschappelijke kwaliteit te behouden is er de intentie om de populieren gefaseerd te herbeplanten. Daarnaast is het de uitgesproken plek om een specifieke biotoop te creëren door de oevers te vernatuurlijken. Dit kan als rustpunt dienen voor vogels en de rol van de kanaal als migratieroute verbeteren.

Het Crickx park heeft reeds een sterk bosrijke omgeving met waardevolle bomen. De biodiversiteit kan echter wel significant verbeterd worden door enkele gradiënten toe te voegen in de beplanting. Bepaalde zones kunnen dankzij een kruid- en struiklaag meer gelaagdheid krijgen. Mantel- en zoombeplanting hierin ter inspiratie dienen. Ook in de wadi kan er vochtige beplanting een andere biotoop toevoegen.

In de coulissen, zijn de bomen niet alleen beeldbepalend, maar zorgen ze ook voor schaduw en verdamping voor verkoeling. Ze trekken vogels en andere dieren aan. De straten voelen minder versteend en zijn aantrekkelijker. Bij de dubbele laanaanplanting mogen de eindvormen van de bomen elkaar echter niet raken. Anders belemmeren ze de vermenging van de schone lucht en de verontreinigde lucht onder de kruinen. De grote boomspiegels zijn niet enkel voordelig naar wateropvang toe, maar ze bieden ook ruimte voor onderbeplanting. Er wordt zo een kringloop gecreëerd, de bomen blijven gezonder en vragen minder zorg. De doorwortelbare ruimte in de skeletbodem zal bepalen hoe duurzaam de boom kan groeien. Als vuistregel moet er minimaal 16m³ per boom gerekend worden. De soortkeuze van de bomen op de site zal overwegend inheems zijn en rekening houden met het veranderend klimaat. In ons voorstel worden de waardevolle en gezonde bomen behouden, vooral in de Dantestraat en het Grondelsplein. Langs de spoorweg,

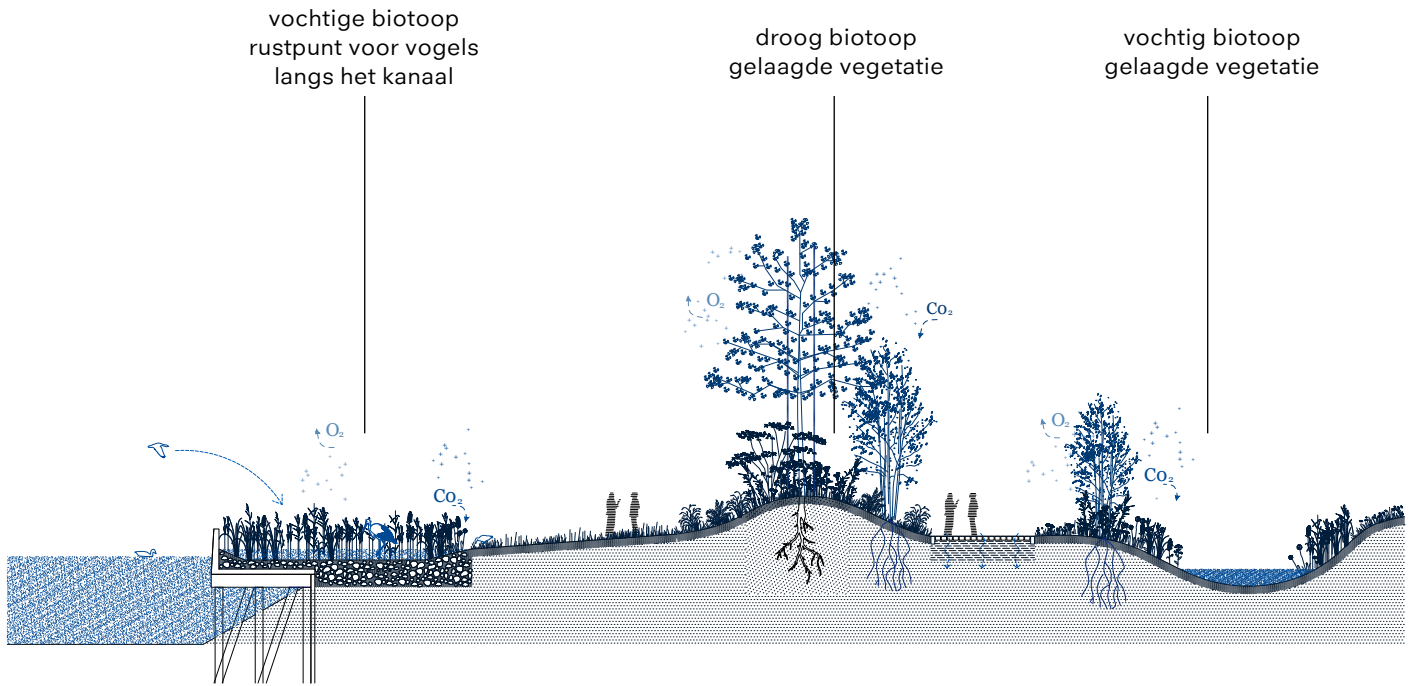
kunnen de taluds op groene corridor worden voor insecten en kleine dieren. Een extensief beheer en het toevoegen van waardeplanten kan hier reeds een grote meerwaarde te weegbrengen.



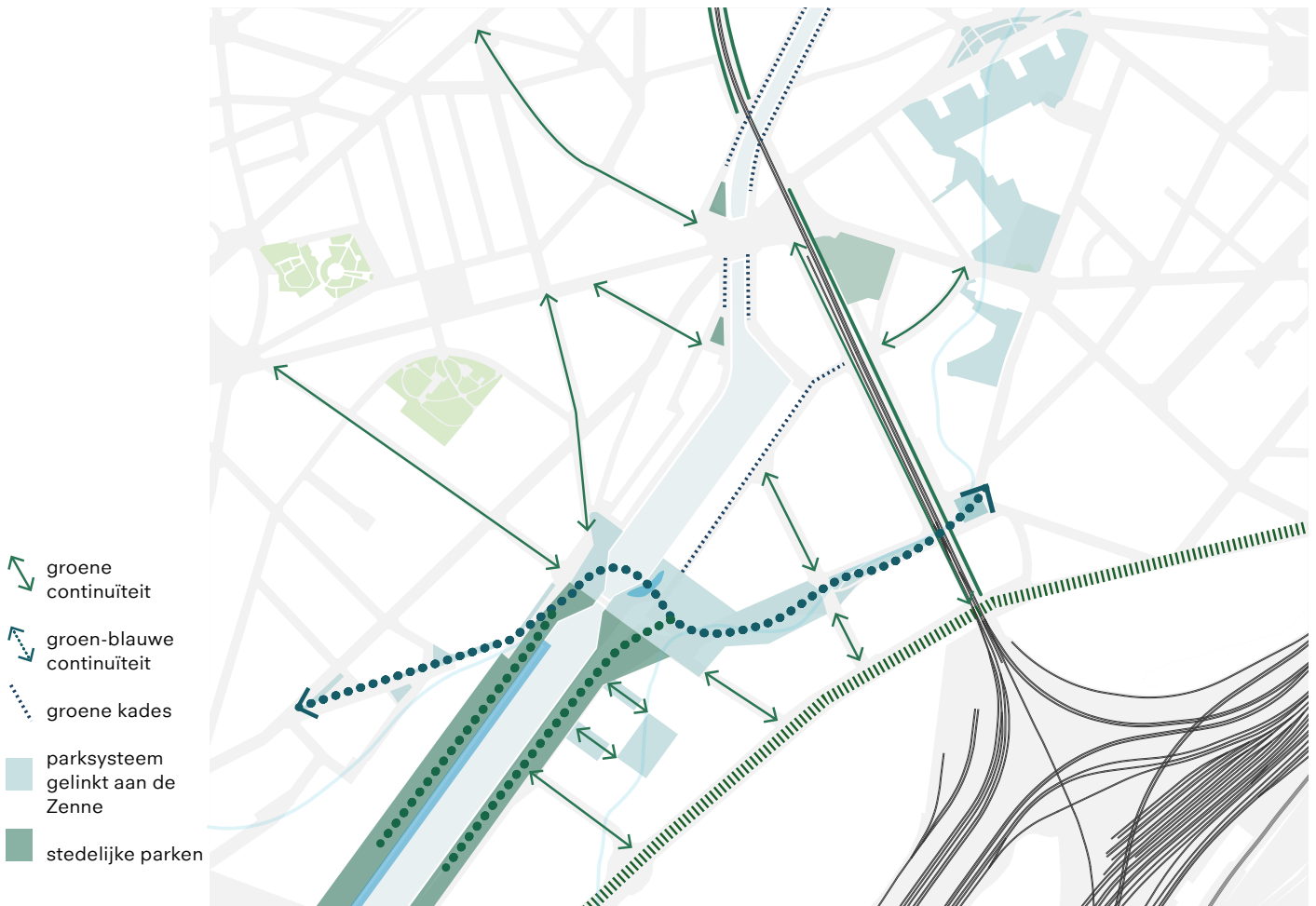
Langs de Kade moet er getracht worden gelaagde beplanting toe te passen op verschillende plaatsen. Hierbij zijn de voorschriften in het BKP ook steeds van toepassing.

Voor de selectie van plantsoorten moet er aandacht geschonken worden aan een hoge biodiversiteit, robuustheid tegenover het veranderend klimaat en een voorkeur voor inheemse soorten. Het ontwerpen van het beplantingsplan moet aandacht geven aan verschillende groenvormen en het beheer vergemakkelijken.

We kunnen concluderen dat de waaier aan voorstellen voor een groenblauwe dooradering van de buurt kan zorgen. Deze principes kunnen bovendien aantakken op andere bestaande systemen. Een hoog ambitieniveau voor de biodiversiteit moet doorgetrokken worden in de uitwerking van elk project.



principesnedes biodiversiteit in het park



principeschema groen-blauw netwerk

4. BEHEER

Naast het ontwerpen van de publieke ruimtes, moet het Globaal Inrichtingsplan ook verder kijken naar de beheer en levensduur van de publieke ruimtes. Deze moeten in een beheervriendelijke en zuinige manier ontworpen worden. De keuze van materialen, meubilair en het beplantingsplan moet daarom altijd afgestemd worden met de beheerder van de ruimte. Binnen deze perimeter zal de beheerder verschillen van project tot project. Belangrijk is daarom dat er een coherente logica is in de verdeling van de projecten per beheerder. Ter verduidelijking, we spreken hier bewust van een beheerder, niet over de eigenaar van de percelen aangezien dit niet altijd zal overeenkomen.

In grote lijnen stelt dit plan het volgende voor:

- **Mobiliteit Brussel (BM)** blijft beheerder van de gewestelijke assen, zoals de Marchantbrug, de Tweestationsstraat en de Bergensesteenweg. Bij de Marchantbrug horen ook de twee straten, het Klein Eilandstraat en de

Pierre Marchantstraat, en een stuk van de kade. De Vanderveldesquare alsook de kades, Biestebroekkaai met het 'Balkonplein' en de Kanaaldijk met het Biestebroekplein vervolledigen het deel van BM met enkele markante pleinen.

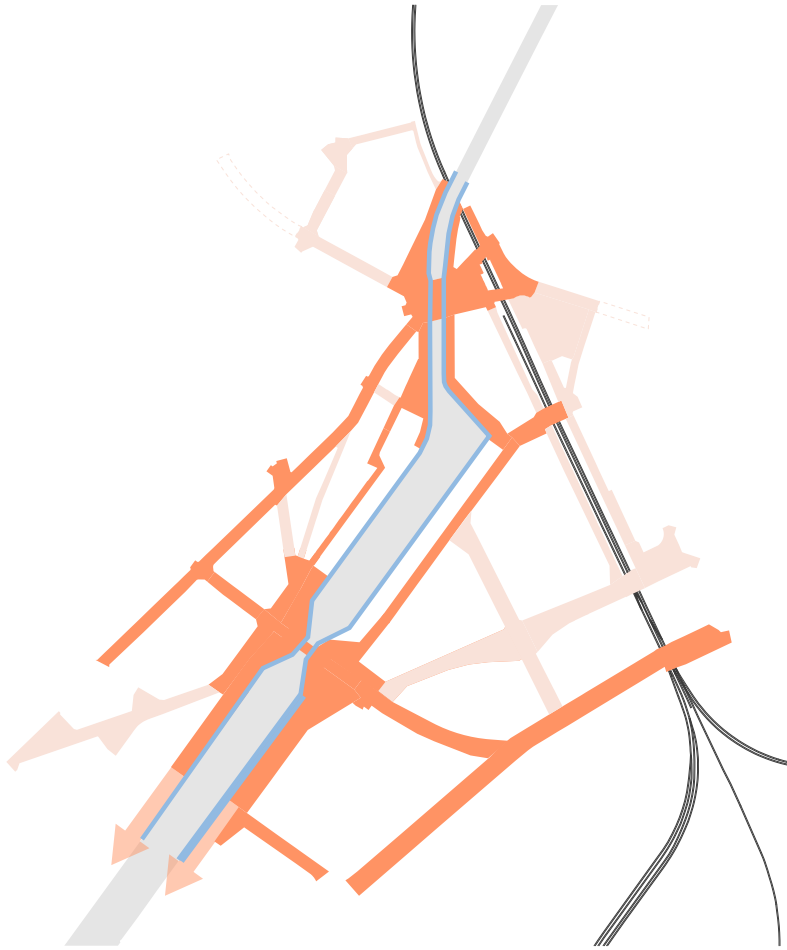
- De continue parkzones die gecreëerd worden, hebben bij voorkeur één beheerder. **Leefmilieu Brussel (BE)** is hiervoor de best geplaatste partner. Dit is concreet het bestaande park langs de Schipperijdok alsook het nieuwe Klein Eiland park dat van de linkeroever, over het kanaal, tot aan de Dantestraat reikt. De groene delen erna, nl langs de Grondelsstraat en tot aa het 'Grondelsplein' kunnen in die logica eveneens door BE opgenomen worden, in een later stadium. De continuïteit van materialen alsook sport- en spelelementen vragen om een coherente visie en consequent beheer. Ook het aanpalende park Crickx kan aansluiten bij deze beheerder om de coherentie van spelelementen en het ecologisch beheer door te trekken.

- de lokale straten, pleinen en parken, worden behouden bij de **Gemeente Anderlecht**. Hierbij komen enkele nieuwe publieke ruimtes bij die ontwikkeld worden binnen de perimeters van privé ontwikkelingen, zoals in het project van CityDocks of Citygate II. Het deel van het park langs de Grondelsstraat en het 'Grondelsplein' maken ook deel uit van de zone beheerd door de gemeente.

- de kades blijven uiteraard beheerd door de **Haven van Brussel (PORT)**. Eventuele verlagingen van de kades horen daar niet bij, enkel de kademuur met het kanaal wel. Een deel van de kades aan de rechteroever van de Haven zal worden doorgegeven aan de beheerder van het park om de continuïteit te bewaren.

- Ten slotte blijven enkele straten in privé beheer hoewel ze een publiek karakter hebben. Dit zijn bijvoorbeeld de nieuwe straten in het project 'Urbanities', 'ilot Shell of Brussels Beer Project.

Bestaande beheerders



Toekomstige beheerders volgens het Globaal Inrichtingsplan



Leefmilieu
Brussel

Mobiliteit
Brussel

Anderlecht

Haven van
Brussel

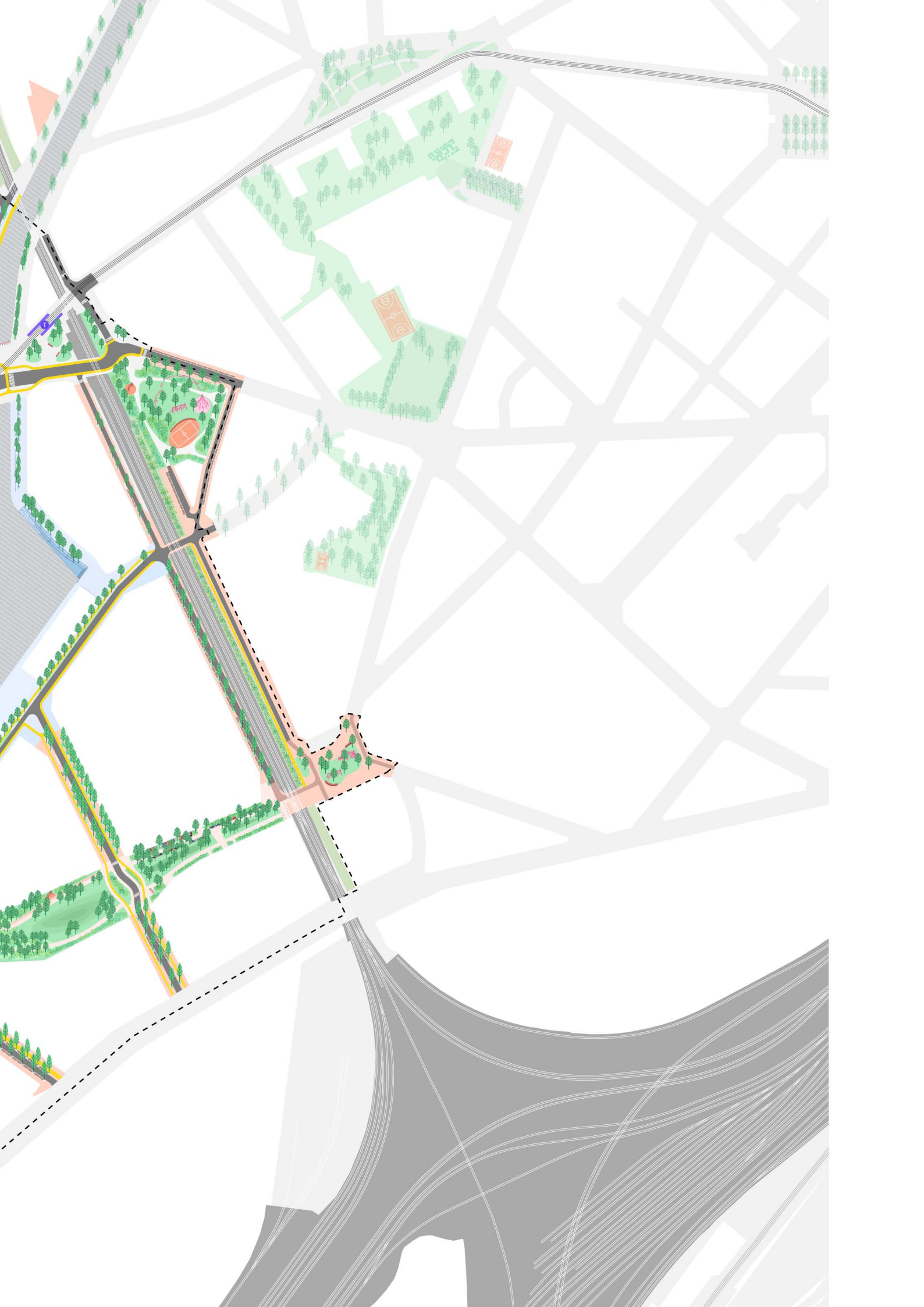
Privé



E

het dynamisch plan









BUREAU BAS SMETS



BOLLINGER + GROHMANN
INGENIEURE



COMMON
GROUND

dries
CONSULTANTS